

Käyttäjilleen räätälöity sanasto

Suomi–saksa-rallisanasto museo-oppaiden tarpeisiin

Anni Kinnunen
Tampereen yliopisto
Viestintätieteiden tiedekunta
Monikielisen viestinnän ja käännöstieteen maisteriopinnot
Saksan kääntämisen ja tulkkauksen opintosuunta
Pro gradu -tutkielma
Huhtikuu 2018

Tampereen yliopisto
Monikielisen viestinnän ja käännöstieteen maisteriopinnot
Saksan kääntämisen ja tulkauksen opintosuunta
Viestintätieteiden tiedekunta

KINNUNEN, ANNI: Käyttäjilleen räätälöity sanasto: suomi–saksa-rallisanasto museo-oppaiden tarpeisiin

Pro gradu -tutkielma, 91 sivua + liitteet (2 kpl), saksankielinen lyhennelmä, 14 sivua
huhtikuu 2018

Tässä tutkielmassa tavoitteena on koota tärkeimmistä ralliin liittyvistä termeistä terminologinen suomi–saksa-rallisanasto, jota Kangasalla sijaitsevan Rallimuseon oppaat voivat käyttää apunaan tutustuessaan rallin maailmaan ja valmistellessaan opastuksia Rallimuseon näyttelyyn. Jotta sanasto palvelisi juuri Rallimuseon oppaiden tarpeita, perehdytään tutkielmassa myös käytettävyystudkimukseen, jonka avulla sanastosta pyritään laatimaan mahdollisimman hyvin käytötarkoitukseensa sopiva.

Rallisanastoon sisällytettävien tietojen keruussa ja jäsentelyssä tärkeässä roolissa ovat Wüsterin (1985) tutkimukseen pitkälti perustuvat terminologisen sanastotyön menetelmät. Tukena käytetään myös Suonuutin (2012) kokoamaa opasta terminologisen sanastotyön tekemiseen. Näiden periaatteiden mukaisesti syntyvä rallisanasto perustuu rallin keskeisimpien käsitteiden välisten suhteiden selvittämiseen sekä niiden määrittelemiseen.

Koska terminologisten sanastojen käytettävyyteen keskittyvää tutkimusta on toistaiseksi vielä vähän, on tässä tutkielmassa hyödynnetty käyttötavoiltaan ja -tarkoituksiltaan terminologisia sanastoja muistuttavien tuotteiden käytettävyyden tutkimusta, lähinnä yleiskielen sanakirjojen (Nielsen 2008), verkkosanakirjojen (Heid 2011; Müller-Spitzer 2014) ja elektronisten termipankkien (Marcos 2006) osalta. Edellä mainittujen tutkimusten tuloksia soveltaen tässä tutkielmassa muodostetaan tarkistuslista siitä, millaisia ominaisuuksia käytettävyydeltään hyvältä terminologiselta sanastolta voidaan edellyttää.

Rallisanastoon valitut suomenkieliset termit poimitaan Rallimuseon käyttöön laadituista teksteistä, jolloin ne edustavat todennäköisimmin sellaista kieltä, joita oppaat työssään tarvitsevat. Sanaston lähteinä käytetään 126-sivuista rallin historiaa käsittelevää tekstiä, Rallimuseon seinätekstejä ja autojen lisätietotauluja sekä Rallimuseon julkaisemaa EK1-kirjaa (Mäkinen 2017). Teksteistä poimitaan ralliin liittyvät termit, joista rajataan edelleen sanastoon kaikkein olennaisimmat. Poimittuja termejä ja niihin liittyviä käsitteitä analysoidaan muun alaan liittyvän kirjallisuuden avulla, ja ne määritellään. Lisäksi termeille haetaan saksankieliset vastineet aihepiiriä käsittelevistä saksalaisista teksteistä. Sanastoon tuleva tieto jäsenellään ja kootaan yhteen dokumenttiin, jonka käytettävyyttä arvioidaan ja parannetaan tutkielmassa laaditun tarkistuslistan avulla.

Pääosin sanastoon sisältyvät suomen- ja saksankieliset ralliin liittyvät käsitteet ja käsitejärjestelmät vastaavat toisiaan hyvin. Tutkielman tuloksena syntyvä rallisanasto kattaa yhteensä 37 käsitettä, käsitteiden suomenkieliset määritelmät sekä käsitteisiin viittaavat termit suomeksi ja saksaksi. Koska rallisanasto keskittyy kuitenkin vain Rallimuseon oppaiden kannalta kaikkein keskeisimpiin käsitteisiin, voisi myös laajempi rallin termistön tutkiminen olla jatkossa tarpeen.

Avainsanat: terminologia, terminologinen sanasto, käytettävyys, autourheilu, ralli

Sisällys

1 Johdanto	1
2 Yleiskieli ja erikoiskieli	4
3 Terminologisen tutkimuksen peruskäsitteitä.....	7
3.1 Tarkoite, käsite ja termi.....	7
3.2 Käsitesuhteet ja käsitejärjestelmät	9
3.3 Määritelmät	11
4 Sanastojen käytettävyys	13
4.1 Käytettävyyden määritelmä.....	13
4.2 Käytettävyyden arviointi	16
4.3 Sanaston käytettävyyteen vaikuttavia tekijöitä	17
4.4 Sanastojen käytettävyyden arviointikriteerejä	20
4.5 Terminologisten määritelmien käytettävyys	26
4.6 Käytettävyydeltään hyvän sanaston ominaisuuksia	27
5 Rallin erikoisala ja rallisanaston kokoamisprosessi	30
5.1 Ralli erikoisalana.....	30
5.2 Rallisanaston kokoamisprosessin kulku.....	32
5.2.1 Suunnittelu ja sanaston valmistelu	32
5.2.2 Termi-inventaario ja käsiteanalyysi	33
5.2.3. Saksankieliset vastineet.....	35
5.2.4 Sanaston kokoaminen ja jälkitoimet	37
5.3 Rallimuseo.....	38
5.4 Sanaston käyttäjät.....	39
5.5 Käyttötilanne ja käytön tavoite	40
5.6 Sanaston sisältämät osa-alueet	41
6 Käsiteanalyysi	43

6.1 Ralli ja sen lähikäsitteet.....	43
6.1.1 Moottoriurheilu	44
6.1.2 Autourheilu.....	45
6.1.3 Ralli	47
6.1.4 Rallicross, rallisprint ja historic	50
6.1.5 Talviralli ja aavikkoralli	53
6.2 Rallikilpailu ja sen osat	55
6.3 Ralliin osallistuvat henkilöt.....	57
6.4 Ralliin osallistuvat autot.....	61
6.4.1 Ralliauto	62
6.4.2 Etuauto, nolla-auto, turva-auto ja purkuauto.....	63
6.5 Rallin organisaatio.....	68
6.5.1 Ryhmä	69
6.5.2 Luokka.....	70
6.6 Huomioita rallin sanastosta	72
7 Käytettävyyden vaikutus valmiiseen sanastoon.....	75
8 Lopuksi.....	79
Lähteet.....	81
Käsiteanalyysin lähteet.....	85
Liite 1. Suomi–saksa-rallisanasto Rallimuseon oppaille	
Liite 2. Sanaston lähteet	
DEUTSCHE KURZFASSUNG	

1 Johdanto

Autourheilulla on jo kauan ollut paikkansa suomalaisten sydämissä. Autourheilun eri lajeja on seurattu Suomen medioissa aina rallin niin kutsutuista ”lentävistä suomalaisista” viime vuosikymmenien Formula 1 -tähtiin saakka. Autourheilulajeista erityisen vahvan aseman Suomessa on saavuttanut juuri ralli, sillä rallin on arvioitu olleen vuonna 2017 Suomen 7. arvostetuin urheilulaji (Muukkonen 2017). Lajin arvostuksesta kertoo myös se, että rallille ja sen historialle on omistettu oma museonsa: Kangasalla tieliikenteen erikoismuseo Mobilian yhteydessä sijaitseva Rallimuseo avautui yleisölle vuonna 2016 (Mobilia b).

Ralliin, kuten muihinkin autourheilulajeihin - tai urheilulajeihin ylipäätään - liittyy paljon erikoissanastoa, jonka merkitys ei aiheeseen perehtymättömälle henkilölle välttämättä ole selvä (vrt. Sorvali 2004, 89–90). Rallin aktiivisen seuraamisen ja harrastamisen voidaankin todeta vaativan jonkinlaista erikoisosaamista, minkä vuoksi ralli voidaan katsoa omaksi erikoisalakseen (vrt. Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *erikoisala*). Tietyllä erikoisalalla käytettyjä termejä voidaan koota terminologiseen sanastoon, joka sisältää tietoa kyseiseen erikoisalaan kuuluvista käsitteistä sekä niistä käytetyistä nimityksistä (mt. s.v. *terminologinen sanasto; terminologinen tieto*).

Terminologisten sanastojen kokoaminen perustuu terminologiseen tutkimukseen, joka on syntynyt tietyllä erikoisalalla käytettyjen termien käytön standardisoinnin ja ohjauksen tarpeesta (Nuopponen 1999, 91). Pioneerityötä alalla on tehnyt esimerkiksi Eugen Wüster, jonka 1900-luvun alkupuoliskolla tekemään työhön terminologisen tutkimuksen nykyiset periaatteet pitkälti perustuvat (Felber & Budin 1989, 11). Suomessa kenties merkittävin terminologisten sanastojen parissa työskentelevä taho on Sanastokeskus TSK, joka on ollut kehittämässä Wüsterin tutkimuksen pohjalta juuri erikoisalojen sanastojen kokoamiseen soveltuvia periaatteita (Nykänen 1999d).

Tämän tutkielman aihe on peräisin työelämässä havaitusta todellisesta tarpeesta, sillä ajatus tämän tutkielman tekemiseen sai alkunsa työssäni Mobilian ja Rallimuseon oppaana ja asiakaspalvelijana kesällä 2017. Huomasin, että ralliin ja autourheiluun liittyy paljon erikoissanastoa, joka jokaisen oppaan täytyy itsenäisesti opetella tuntemaan, jotta he kykenevät valmistelevaan opastuksia näyttelyyn. Tämä on kuitenkin hyvin aikaa vievää, eikä sanaston opetteluun aina riittä palkallista työaikaa. Rallimuseon vierailijat ovat kuitenkin usein lajin harrastajia tai muita asiantuntijoita, minkä vuoksi oppaat eivät useinkaan tunne rallin termejä läheskään yhtä hyvin kuin monet opastuksilla käyvistä museovieraista.

Tässä tutkielmassa tavoitteena on koota museo-oppaiden tarpeisiin soveltuva terminologinen rallisanasto, joka antaa oppaille peruskäsityksen keskeisimmistä ralliin liittyvistä termeistä, niiden suhteista toisiinsa sekä termien saksankielisistä vastineista, ja jota heidän on helppo käyttää ralliin perehtymisen ja opastuksiin valmistautumisen tukena. Valmis sanasto tarjotaan Rallimuseon nykyisten ja tulevien oppaiden käyttöön pdf-tiedostona.

Koska tämän tutkimuksen tuloksena syntyvällä rallisanastolla on selkeä käyttötarkoitus ja kohdekäyttäjryhmä, on luonnollista pohtia, kuinka sanastosta saadaan aikaan mahdollisimman hyvin juuri tähän käyttötarkoitukseen sopiva. Tätä tarkoitusta varten tutkielmassa perehdytään terminologian teorian lisäksi myös käytettävyydetutkimukseen. Käytettävyyttä, eli sitä, kuinka hyvin jokin tuote palvelee sitä tarkoitusta, jota varten se on suunniteltu, on alun perin tutkittu lähinnä ihmisen ja koneen välisen vuorovaikutuksen näkökulmasta (Suojanen, Koskinen & Tuominen 2012, 15–16). Myöhemmin käytettävyyden käsitettä on tutkittu laajemmin myös muiden tuotteiden ominaisuutena, esimerkiksi Suojanen, Koskinen ja Tuominen (mt.) ovat tutkineet käännöksiä käytettävyyden valossa.

Erikoisalojen sanastojen käytettävyyttä on toistaiseksi tutkittu melko vähän. Kuitenkin esimerkiksi yleiskielen sanakirjojen, varsinkin elektronisten sanakirjojen käyttöä ja käytettävyyttä on tutkittu selvästi enemmän, esimerkiksi Müller-Spitzer (2014) on käsitellyt sanakirjojen käytön ja käyttäjien tutkimusta, ja Heid (2011) on tutkinut elektronisten sanakirjojen käytettävyyttä. Marcos (2006) on keskittynyt verkossa julkaistujen termipankkien käytettävyyteen. Terminologisten sanastojen laatua ja helppokäyttöisyyttä ovat pohtineet esimerkiksi Kalliokuusi (1997) ja Nykänen (1999b). Opinnäytetyötasolla on aiemmin tutkittu muun muassa terminhallintaohjelmien ja elektronisten termipankkien, erikoisalojen sanakirjojen sekä myös erikoisalojen sanastojen käytettävyyttä (esim. Lemmetti 2001; Kytölä 2008; Susitaival 2010). Tässä tutkielmassa hyödynnän myös yleiskielen sanakirjojen ja termipankkien käytettävyyden tutkimusta selvittääkseni, millaiset ominaisuudet voisivat vaikuttaa erikoisalan sanaston helppo- tai vaikeakäyttöisyyteen. Koostan aikaisemmissa tutkimuksissa tehtyjä havaintoja soveltaen oman sanastotyöni ja mahdollisesti myös tulevien projektien tueksi tarkistuslistan, johon on koottu edellytyksiä käytettävyydeltään hyvälle sanastolle.

Terminologisen tutkimuksen tarjoamien sanastotyön yleisten periaatteiden ja tarkistuslistan avulla kokoan rallisanaston, joka on suunniteltu alusta alkaen sen tulevat käyttäjät mielessä pitäen, on käytettävyydeltään hyvä ja käyttäjilleen kaikin puolin sopiva, mutta samanaikaisesti myös terminologisen tutkimuksen näkökulmasta laadukas. Vastaavanlaista sanastoa ei rallin erikoisalalta tietävästi ole toistaiseksi vielä koottu.

Koska tutkimuksen tuloksena syntyvä sanasto käsittelee ralliin liittyvää erikoiskieltä, tutkielman luvussa 2 pohditaan lyhyesti yleiskielen ja erikoiskielen välistä suhdetta. Luvussa 3 käsitellään terminologisen tutkimuksen tärkeimpiä käsitteitä, jotka toimivat myös tässä tutkimuksessa tehtävän sanastotyön perustana.

Luvussa 4 esitellään käytettävyyden käsite sekä perehdytään menetelmiin, joiden avulla käytettävyyttä voidaan arvioida. Tämän jälkeen käytettävyyttä siirrytään pohtimaan sanastojen näkökulmasta: luvussa tarkastellaan muiden, samankaltaisten tuotteiden, lähinnä yleiskielen sanakirjojen ja termipankkien käytettävyyden tutkimuksesta saatuja tuloksia ja arviointikeinoja, sekä terminologisten määritelmien käytettävyyttä. Näiden pohjalta koostetaan erikoisalojen sanastojen käytettävyyden parantamiseen tarkoitettu tarkistuslista.

Luvussa 5 perehdytään ralliin erikoisalana sekä rallisanaston kokoamisprosessin kulkuun. Aluksi esitellään rallin erikoisalan sekä urheilun ja rallin kielen erikoispiirteitä, minkä jälkeen esitellään sanastotyöprosessin etenemistä, sekä sitä, millaisia ratkaisuja rallisanaston kokoamisessa on käytännössä tehty. Luvussa analysoidaan myös sanaston käyttöympäristöä, käyttäjää ja käyttötarkoitusta. Lisäksi luvussa eritellään, millaisia rallin erikoiskielen osa-alueita rallisanastoon valitut termit edustavat.

Rallisanaston kokoamiseen liittyvää käsiteanalyysia on esitelty luvussa 6, jossa kuvataan joidenkin sanastosta löytyvien keskeisten käsitteiden sisältöä sekä niiden välisiä suhteita. Luvussa selvennetään, miksi näiden käsitteiden määritelmät on laadittu juuri sanastossa nähtävään muotoon sekä perustellaan termivastineiden valintaa. Nämä esimerkit valottavat sitä, millaista pohdintaa kaikkien sanaston sisältämien määritelmien taustalla on.

Luvussa 7 käsitellään sitä, kuinka käytettävyyden ja käyttäjän huomioon ottaminen näkyy valmiissa sanastossa. Tässä vaiheessa tutkimusta analysoidaan, kuinka luvussa 4 esitetty tarkistuslista on vaikuttanut muun muassa sanaston kokonaisrakenteeseen ja ulkoasuun. Luvussa 8 koetaan yhteen tutkimuksen keskeinen anti sekä pohditaan mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

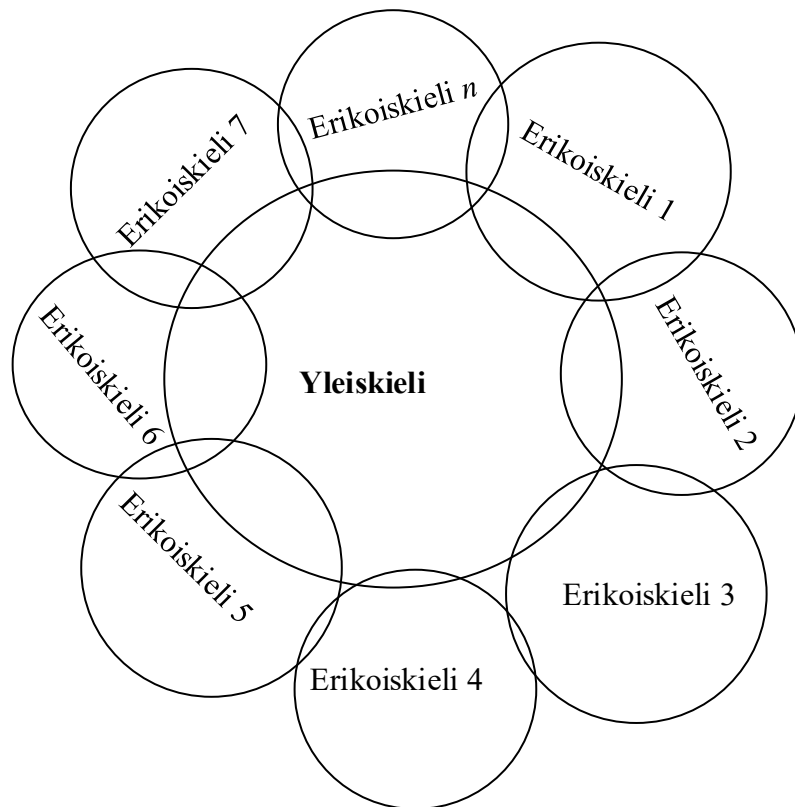
2 Yleiskieli ja erikoiskieli

Tässä tutkielmassa tavoitteena on koota erikoisalan sanasto keskeisimmistä rallissa käytettävistä termeistä. Sanasto siis kuvailee käytössä olevien termien osalta ralliautoiluun liittyvää erikoiskieltä. Tämän vuoksi tarkastelen tässä luvussa erikoiskieltä yleisesti ilmiönä. Rallin erikoisalaa ja siihen liittyvää kieltä tarkastellaan myöhemmin luvussa 5.1.

Terminologian sanaston määritelmän mukaisesti erikoisala on ”ala, joka vaatii erikoisosaaamista” (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *erikoisala*). Erikoisalaksi voidaan siis katsoa sellainen toiminta, johon onnistunut osallistuminen vaatii osallistujalta jotakin ennakkotietoa tai taitoja. Tällaiset tiedot ja taidot omaavat henkilöt muodostavat alan asiantuntijoiden joukon, kun taas ryhmän ulkopuoliset henkilöt, maallikot, eivät omaa samanlaista alan tuntemusta (Stolze 2009, 22–23). Jonkin yksittäisen erikoisalan asiantuntija on kuitenkin asiantuntija vain omalla alallaan ja katsottaisiin maallikoksi jonkin toisen erikoisalan piirissä. Lisäksi myös maallikolla on aina mahdollisuus kasvattaa tietämystään ja tulla asiantuntijaksi. (Stolze 2009, 23.)

Kielimuotoa, jota erikoisalan sisällä käytetään alaan liittyvässä kommunikaatiossa, kutsutaan erikoiskieleksi (Arntz, Picht & Schmitz 2014, 11). Yleiskielellä puolestaan tarkoitetaan kielimuotoa, jota käytetään ja ymmärretään kielen puhujien keskuudessa laaja-alaisesti maantieteelliseen alueeseen tai sosiaaliseen ryhmään katsomatta (Stolze 2009, 43). Rajanveto yleiskielen ja erikoiskielen välillä on kuitenkin vaikeaa (Arntz ym. 2014, 21).

Stolzen (2009, 43) mukaan erikoiskielet ovat yleiskielestä kehittyneitä kielimuotoja, jotka jakavat yhteisen kielellisen ytimen. Koska jokaisella erikoisalalla on oma termistönsä ja oma tapansa käyttää kieltä, erikoiskieliä on yhtä monia kuin on erikoisalojakin. (Arntz ym. 2014, 11.) Yksittäiset erikoiskielet eivät ole erillisiä toisistaan, vaan toisiaan lähellä olevien erikoisalojen kielissä voi olla samanlaisia aineksia, esimerkiksi yhteistä termistöä (Stolze 2009, 43). Edellä kuvattua yleiskielen ja erikoiskielen suhdetta toisiinsa havainnollistetaan kuvassa 1.



Kuva 1. Yleiskielen ja erikoiskielten suhde

Kuvassa 1 yleiskieltä kuvataan suurella ympyrällä kuvan keskellä. Pienemmät ympyrät yleiskielen ympärillä kuvaavat lukuisia yleiskieleen pohjautuvia erikoiskieliä, joilla on yhteistä alaa sekä yleiskielen että toisten erikoiskielten kanssa.

Erikoiskielisen kommunikaation näkyvin erityispiirre on kullekin erikoiskielelle tyypillisten termien käyttö, sillä kuhunkin erikoiskieleen on kehittynyt oma termistönsä (Hoffmann 1998, 416). Erikoiskielisille teksteille tyypillistä on termien käytön lisäksi muun muassa virkkeiden pituus ja kompleksisuus sekä taipumus tiiviiseen ja persoonattomaan ilmaisuun (Hoffmann 1998, 416–422).

Erikoiskielten sisällä on vaihtelua siinä, kuinka paljon asiantuntemusta niiden ymmärtäminen vaatii (Stolze 2009, 47). Erikoiskieliä käytetään erikoisalan sisällä monenlaisiin tarkoituksiin, ja niitä voidaan jakaa edelleen useisiin eri tasoihin kielen käyttötilanteen, kommunikaatioetäisyyden sekä kielen abstraktiotason mukaan (Stolze 2009, 50–54). Esimerkiksi kollegojen välisessä kasvokkain tapahtuvassa kommunikaatiossa erikoiskieltä käytetään eri tavalla kuin anonyymissä, esimerkiksi tieteellisten artikkeleiden kautta tapahtuvassa alan asiantuntijoiden välisessä kommunikaatiossa (Stolze 2009, 51). Samaan tapaan myös esimerkiksi kahden saman

alan tutkijan välisessä keskustelussa käytetty erikoiskieli on abstraktimpaa kuin vaikkapa keskustelussa insinöörin ja hänen kehittämäänsä tuotteita eteenpäin välittävän myyjän välillä (Stolze 2009, 52).

Kalverkämper (1990) on ehdottanut, että erikoiskieliset tekstit voitaisiin asettaa jatkumolle sen mukaan, kuinka paljon erikoiskielistä ainesta ne sisältävät. Erikoiskieliseksi ainekseksi katsottaisiin tässä yhteydessä esimerkiksi erikoiskielen termien käyttö ja tietyt kielelliset piirteet, kuten eräät lauserakenteet ja tekstityypit (Stolze 2009, 46). Jatkumon toisessa ääripäässä sijaitsivat tekstit, jotka sisältävät huomattavan paljon erikoiskielisiä aineksia, esimerkiksi tutkijoiden väliseksi tarkoitettu kommunikaatio. Jatkumon toisessa päässä puolestaan erikoiskielistä ainesta on vähän, ja käytetty kieli on jo hyvin lähellä yleiskieltä (mp.). Kalverkämperin malli ei kuitenkaan ratkaise määrittelyongelmia yleiskielen ja erikoiskielten välillä, vaan tarkastelun painopiste siirtyy yleiskielen ja erikoiskielten rajan löytämisestä tekstien erikoiskielisyyden asteen määrittelyyn (Arntz ym. 2014, 22).

Vaikka erikoiskielet ovatkin saaneet alkunsa yleiskielestä, vaikutus näiden kahden välillä ei ole vain yhdensuuntainen (Stolze 2009, 47). Myös yleiskieleen siirtyy jatkuvasti aineksia erikoiskielistä erityisesti median välityksellä. Kenties tyypillisin esimerkki erikoiskielten vaikutuksesta yleiskieleen on sanaston leviäminen: varsinkin uusista ilmiöistä käytetään usein myös yleiskielessä alun perin erikoiskielestä peräisin olevaa termiä. (Stolze 2009, 48.)

3 Terminologisen tutkimuksen peruskäsitteitä

Terminologia, josta käytetään myös nimitystä terminologiaoppi, on Terminologian sanaston (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *terminologia*) mukaan ”oppi käsitteiden ja termistöjen rakenteesta, muodostamisesta, kehityksestä, käytöstä ja käsittelystä eri erikoisaloilla.” Terminologisen tutkimuksen tavoitteena on järjestää ja välittää tietoa (Suonuuti 2012, 11). Terminologia tieteenalana ja terminologian teorioiden kehittyminen on saanut alkunsa tilanteesta, jossa huomattiin tarve erityisesti tekniikan ja luonnontieteen alojen sanaston käyttöä yhdenmukaistaville normeille (Arntz ym. 2014, 3–4). Sanaston standardisoinnin lisäksi terminologisen tutkimuksen teorioita ja menetelmiä käytetään eri aloilla käytettyjen termien kartoittamiseen, termiongelmien ratkaisemiseen ja sanastojen kokoamiseen (Nuopponen 1999, 91).

Tässä tutkielmassa hyödynnän terminologisen tutkimuksen menetelmiä erikoisalan sanaston kokoamiseen. Seuraavissa luvuissa määrittelen terminologisen tutkimuksen tärkeimpiä peruskäsitteitä, jotka ovat sanaston kokoamisprosessissa keskeisiä.

3.1 Tarkoite, käsite ja termi

Terminologisen tutkimuksen keskeisimpiin käsitteisiin kuuluvat tarkoite, käsite ja termi. Tässä luvussa kuvailen, mihin tarkoitteella, käsitteellä ja termillä terminologisessa tutkimuksessa viitataan, sekä sitä, millaisessa suhteessa ne ovat toisiinsa.

Tarkoite on Terminologian sanaston määritelmän mukaan ”olio, joka voidaan osoittaa, käsittää tai kuvitella [...]” (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *tarkoite*). Wüsterin (1985, 6) mukaan tarkoite voi olla käsin kosketeltava, konkreettinen esine tai asia, tai se voi olla abstrakti ilmiö. Suonuutin (2012, 11) määritelmän mukaisesti tarkoite on todellisuuden ilmiö, mutta Terminologian sanaston (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *tarkoite*) mukaan tarkoite voi kuitenkin olla myös kuvitteellinen asia tai ilmiö, esimerkiksi *yksisarvinen*.

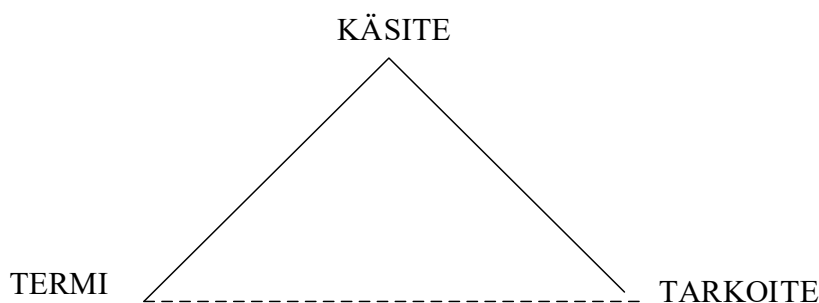
Käsite on Wüsterin (1985, 7) mukaan ajatuksen tasolla olemassa oleva elementti, jonka ihminen mielessään koostaa useista samankaltaisista tarkoitteista, ja jonka tarkoitus on helpottaa asioiden ymmärtämistä ja jäsentämistä. Käsite voi olla yleiskäsite, jolloin se edustaa suurta joukkoa samankaltaisia tarkoitteita, tai se voi olla yksilökäsite, ja edustaa vain yhtä tiettyä tarkoitetta (Arntz ym. 2014, 51). Esimerkiksi *Pariisin ilmastositimus* on yksilökäsite, joka viittaa vain yhteen tarkoitteeseen, eli tässä tapauksessa nimettyyn sopimukseen, kun taas käsite *ilmastosopimus* on yleiskäsite, joka kattaa edellä mainitun Pariisin ilmastositimuksen lisäksi myös muut

vastaavat sopimukset. Kaikkia käsitteen kattamia tarkoituksia kutsutaan käsitteen alaksi (Suonuuti 2012, 13).

Käsitteitä jäsennetään käsitepiirteiden avulla: käsitepiirteet kertovat käsitteelle tyypillisistä ominaisuuksista, ja auttavat rajaamaan käsitteitä toisistaan (Wüster 1985, 14; Arntz ym. 2014, 56). Yksittäisen käsitteen käsitepiirteiden muodostama kokonaisuutta kutsutaan käsitteen sisällöksi (Wüster 1985, 7–8). Jos käsitepiirre joko yksin tai yhdessä muiden käsitepiirteiden kanssa erottaa käsitteen muista käsitteistä, sitä kutsutaan erottavaksi käsitepiirteeksi (Suonuuti 2012, 12). Erottavia käsitepiirteitä hyödynnetään erityisesti silloin, kun halutaan luoda käsitteelle määritelmä eli kuvaus, joka erottaa sen muista käsitteistä (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *määritelmä*; Suonuuti 2012, 12). Määritelmässä käsitettä kuvaillaan kielellisesti entuudestaan tuttujen käsitteiden avulla (Wüster 1985, 29; Arntz ym. 2014, 63). Määritelmiä tarkastellaan yksityiskohtaisemmin luvussa 3.3.

Termillä tarkoitetaan käsitteeseen viittaavaa nimitystä, eli käsitteeseen liitettyä kielellistä symbolia (Wüster 1985, 32). Termi voi olla yksi- tai useampisanainen, tai se voi sisältää aineksia, jotka eivät ole sanoja lainkaan, esimerkiksi symbolista muodostuva termi π (Suonuuti 2012, 11).

Tarkoitteen, käsitteen ja termin välistä suhdetta kuvataan usein kuvassa 2 esitetyn semanttisen kolmion avulla (Gomperz 1908¹, Néothin 1990, 89 ja Felberin 1984, 100 mukaan).

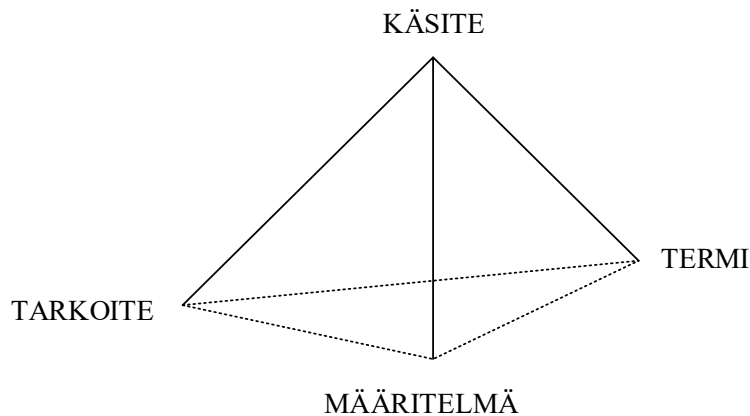


Kuva 2. Semanttinen kolmio

Kuvassa 2 kolmion huipulla sijaitseva käsite muodostuu, kun useista yksilöllisistä tarkoitteista koostetaan yleistys tai mielikuva. Tarkoite on sijoitettu kolmion oikeaan alakulmaan. Käsitte-

¹ Gomperz, Heinrich 1908. *Weltanschauungslehre*, vol. 2: *Noologie*, pt. 1: *Einleitung und Semasiologie*. Jena: Diederichs (Néoth 1990, 505).

seen viitataan kolmion vasemmassa alakulmassa kuvatulla termillä. (Arntz ym. 2014, 41.) Semanttisesta kolmiosta on johdettu myös kuvassa 3 esitetty pyramidimalli, johon yhdeksi ulottuvuudeksi on lisätty myös määritelmä (esim. Suonuuti 2012, 12):



Kuva 3. Semanttinen pyramidi

Kuvan 3 niin kutsutussa semanttisessa pyramidissa käsite sijaitsee edelleen kuvion huipulla. Pyramidin kolmikulmaisen pohjan muodostavat tarkoite, termi ja määritelmä. Pyramidin kannan kolmea kulmaa tarvitaan, jotta voidaan puhua vain ajatuksen tasolla olemassa olevista käsitteistä (Suonuuti 2012, 11). Termeillä ja määritelmillä on käsitteistä puhumisen mahdollistajina erilaiset tehtävät: termin tehtävä on viitata käsitteeseen, määritelmä puolestaan kuvailee käsitteen sisältöä (Arntz ym. 2014, 42).

3.2 Käsitesuhteet ja käsitejärjestelmät

Tietyn erikoisalan käsitteet eivät ole toisistaan irrallisia, vaan niitä kannattaa tarkastella osana isompaa kokonaisuutta (Arntz ym. 2014, 75). Käsitteiden välisten suhteiden selvittämistä kutsutaan käsiteanalyysiksi (Suonuuti 1999, 29), ja se on edellytys luotettavien määritelmien laatimiselle (Suonuuti 2012, 13). Myös tämän tutkielman tuloksena syntyvän sanaston sisältämät määritelmät perustuvat käsitteiden analyysiin (ks. luvut 5.2.2 ja 6). Tässä luvussa tarkastelen kahta käsiteanalyysin kannalta keskeistä ilmiötä: käsitesuhteita ja käsitejärjestelmiä.

Käsitteiden välisiä suhteita kutsutaan käsitesuhteiksi, ja ne luokitellaan yleensä kolmeen eri tyyppiin: hierarkkinen suhde, koostumussuhde ja funktiosuhde (Suonuuti 2012, 13). Käsitteet voivat olla keskenään suhteessa useammalla kuin yhdellä edellä mainituista tavoista (Suonuuti 2012, 18; Arntz ym. 2014, 102).

Käsitteiden välinen suhde on hierarkkinen, jos niillä on yhteiset käsitepiirteet, mutta toisella käsitteistä on niiden lisäksi vielä yksi käsitepiirre, joka erottaa sen toisesta käsitteestä. Tällöin

lisäpiirteen omaavaa käsitettä kutsutaan alakäsitteeksi, ja toista käsitettä sen yläkäsitteeksi. (Suonuuti 2012, 13; Arntz ym. 2014, 80). Yläkäsitteellä voi olla useita alakäsitteitä, jolloin samalle käsitejärjestelmän tasolle kuuluvat alakäsitteet ovat toistensa vieruskäsitteitä (Arntz ym. 2014, 80). Lisäksi alakäsitteellä voi edelleen olla omia alakäsitteitään (Suonuuti 2012, 13). Esimerkiksi käsite *puu* on käsitteen *havupuu* hierarkkinen yläkäsite, ja *havupuu* on käsitteen *puu* alakäsite. Voidaan siis sanoa, että *havupuu* on eräänlainen *puu*. Toinen saman tason alakäsite käsitteelle *puu*, toisin sanoen käsitteen *havupuu* vieruskäsite, on *lehtipuu*. Käsitteitä voidaan jakaa ylä- ja alakäsitteisiin usean eri jakoperusteen avulla (Suonuuti 2012, 14–15). Jos käsitteiden välillä on koostumussuhde, alakäsite on osa yläkäsitteen muodostamaa kokonaisuutta (Suonuuti 2012, 16; Arntz ym. 2014, 92). Esimerkiksi *puun* koostumussuhteisia alakäsitteitä ovat muiden muassa *oksa* ja *runko*.

Hierarkkisen ja koostumussuhteen lisäksi käsitteiden välillä voi olla funktiosuhde. Funktiosuhteita on monenlaisia, ja ne voivat olla esimerkiksi syyn ja seurauksen, tuottajan ja tuotteen, tapahtuman ja tekijän, työkalun ja tarkoituksen tai materiaalin ja tuotteen välisiä suhteita (Suonuuti 2012, 17; Arntz ym. 2014, 79). Funktiosuhteet eivät ole hierarkkisia (Suonuuti 2012, 17), joten funktiosuhteessa keskenään olevat käsitteet eivät varsinaisesti ole toistensa ylä- tai alakäsitteitä.

Kun selvitetään käsitteiden suhteita toisiinsa, niistä voidaan muodostaa erilaisia käsitejärjestelmiä. Hierarkkiset käsitesuhteet esitetään hierarkkisena käsitejärjestelmänä (Suonuuti 2012, 13–14), kun taas koostumussuhteita kuvataan koostumussuhteisena käsitejärjestelmänä (Suonuuti 2012, 16–17). Käsitejärjestelmistä voidaan piirtää käsitekaavioita, joissa käsitteiden suhteita toisiinsa kuvataan graafisesti (Nykänen 1999c, 16). Hierarkkista käsitesuhdetta kuvataan tyyppillisesti puudiagrammin (esim. kuva 4, luku 6.1) avulla, kun taas koostumussuhteen kuvallinen esittämistapa on kampadiagrammi (esim. kuva 6, luku 6.2). Funktiosuhteita voidaan käsitekaavioissa kuvata usealla eri tavalla, esimerkiksi yksi- tai kaksisuuntaisten nuolten avulla. (Nykänen 1999c, 17–18.) Kuten jo aiemmin todettiin, käsitteiden välillä voi olla samanaikaisesti useammanlaisia käsitesuhteita (Suonuuti 2012, 18; Arntz ym. 2014, 102). Tällöin myös niistä muodostuvat käsitejärjestelmät ovat edellä mainittujen järjestelmätyyppien yhdistelmiä (Suonuuti 2012, 18), joita kutsutaan sekakoosteisiksi käsitejärjestelmiksi (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *käsitejärjestelmä*).

3.3 Määritelmät

Käsitteiden määrittäminen on keskeinen osa sanastotyötä. Suonuuti (2012, 19) arvioikin, että kenties tärkein tekijä sanaston laadun arvioinnissa on sen sisältämien määritelmien laatu. Erikoisalojen sanastoissa käsitteet määritellään terminologisten määritelmien avulla, jotka rakennetaan käsitteiden muodostamien käsitejärjestelmien ja niiden välisten käsitesuhteiden perusteella. Näin ollen terminologisissa määritelmissä käsitteet nähdään aina osana suurempaa kokonaisuutta. (Kalliokuusi 1999, 45.) Määritelmät ovat erittäin arvokkaita myös tämän tutkimuksen tuloksena syntyvän sanaston kannalta, sillä sanaston käyttäjät saavat tietoa ralliin liittyvistä käsitteistä nimenomaan määritelmien kautta. Tässä luvussa tarkastelen laadukkaan terminologisen määritelmän ominaisuuksia, erilaisia määritelmätyyppejä sekä yleisiä määritelmävirheitä. Tämän tutkielman tuloksena syntyvän rallisanaston sisältämät määritelmät laaditaan tässä luvussa nimettyjen periaatteiden mukaisesti. Esimerkkejä yksittäisten määritelmien laatimisen vaiheista esitellään käsiteanalyysin yhteydessä luvussa 6.

Terminologisessa määritelmässä määritellään aina vain yksi käsite (Suonuuti 2012, 30). Terminologisen määritelmän tulee olla tiivis, ja sisältää vain sanaston käyttäjän kannalta olennainen tieto (Suonuuti 2012, 23). Jos käsitteestä halutaan antaa lisätietoa, se voidaan tehdä laatimalla määritelmää täydentäviä huomautuksia (Kalliokuusi 1999, 52; Suonuuti 2012, 23). Laadukkaan terminologisen määritelmän pitäisi pystyä korvaamaan samaan käsitteeseen viittaava termi tekstin sisällä (Suonuuti 2012, 24).

Terminologiset määritelmät on syytä erottaa muista määritelmistä. Ei-terminologisissa määritelmissä käsitteitä ei yleensä sijoiteta suurempaan kokonaisuuteen, vaan niitä tarkastellaan yksittäin (Kalliokuusi 1999, 44). Esimerkkejä ei-terminologisista määritelmistä ovat muun muassa synonyymimääritelmät, joissa käsitteen merkitystä kuvataan sen synonyymien kautta. Myös kontekstimääritelmät, joissa käsitteen sisältöön viitataan tietyssä tekstiyhteydessä, ovat ei-terminologisia määritelmiä (Kalliokuusi 1999, 44–45).

Suonuuti (2012, 19–21) ja Kalliokuusi (1999, 45–47) nimeävät kaksi terminologisen määritelmän tyyppiä: sisältömääritelmä ja joukkomääritelmä. Näistä sisältömääritelmä on yleisempi, ja se muodostetaan nimeämällä käsitteen lähin hierarkkinen yläkäsite sekä määriteltävän käsitteen erottavat käsitepiirteet (Suonuuti 2012, 19–20). Sisältömääritelmille on tyypillistä, että ne viittaavat aina määriteltävän käsitteen entuudestaan tuttuun yläkäsitteeseen. Koska ylä- ja alakäsitteellä on joukko yhteisiä käsitepiirteitä, niitä ei tarvitse luetella alakäsitteen määritelmässä

enää uudelleen, vaan pelkkä viittaus yläkäsitteeseen riittää (Kalliokuusi 1999, 48; Arntz ym. 2014, 66). Esimerkeissä 1 ja 2 on esitetty kaksi sisältöomääritelmää:

(1) **valopuu**

puu, joka tarvitsee aurinkoisen kasvupaikan (Suonuuti 2012, 20)

(2) **varjopuu**

puu, joka tarvitsee varjoisan kasvupaikan (Suonuuti 2012, 20)

Esimerkeissä 1 ja 2 käsitteet *valopuu* ja *varjopuu* on määritelty yläkäsitteen *puu* avulla. Lisäksi molemmissa esimerkkimääritelmissä on nimetty erottava käsitepiirre, joka erottaa valopuun tai varjopuun kaikista muista erilaista puista. Esimerkissä 1 erottava piirre on *tarvitsee aurinkoisen kasvupaikan*, kun taas esimerkissä 2 erottava piirre on *tarvitsee varjoisan kasvupaikan*.

Joukkomääritelmässä luetellaan kaikki käsitteen alaan kuuluvat tarkoitteet (Suonuuti 2012, 20). Joukkomääritelmiä voidaan käyttää vain tilanteessa, jossa käsitteen alaan kuuluvien tarkoitteiden määrä on rajattu (Arntz ym. 2014, 67), kaikki lueteltavat käsitteet on määritelty toisaalla tai ne ovat itsestään selviä (Suonuuti 2012, 21). Esimerkissä 3 joukkomääritelmän avulla on määritelty käsite, joka muodostuu yksilökäsitteistä:

(3) **pääkaupunkiseutu**

Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen (Suonuuti 2012, 21)

Määritelmien tekeminen ei aina ole helppoa, vaan määritelmien teossa täytyy välttää useita sudenkuoppia (Arntz ym. 2014, 72). Suonuuti (2012, 24) nimeää tärkeimmiksi määritelmävirheiksi kehämääritelmän, negatiiviset määritelmät sekä epätäydelliset määritelmät. Kehämääritelmässä käsite määritellään käsitteen itsensä kautta, tai kaksi eri käsitettä viittaavat toisiinsa, jolloin määritelmä ei anna käsitteestä lainkaan uutta tietoa (mp.). Negatiivisessa määritelmässä käsitettä on puolestaan kuvattu sen mukaan, millainen se *ei ole*, kun lähtökohtaisesti käsitteitä pitäisi kuvata sen pohjalta, millainen käsite *on* (Suonuuti 2012, 26). Negatiivista määritelmää on kuitenkin hyväksyttävää käyttää silloin, kun tiettyjen piirteiden puuttuminen on käsitteen määrittelyn kannalta olennaista (Suonuuti 2012, 26; Arntz ym. 2014, 74). Epätäydellisiksi määritelmiksi Suonuuti (2012, 26) nimeää määritelmät, jotka ovat joko liian laajoja, tai liian suppeita. Liian laaja määritelmä ei rajaa käsitettä selvästi (Suonuuti 2012, 26–27) ja siitä puuttuu käsitteen erottavia käsitepiirteitä, jolloin määritelmä ei kuvaa pelkästään määriteltävää käsitettä, vaan se sopisi kuvaamaan myös muita käsitteitä (Arntz ym. 2014, 73). Liian suppea määritelmä puolestaan sisältää sellaisia käsitepiirteitä, jotka rajaavat osan käsitteen alaan todellisuudessa kuuluvista tarkoitteista sen ulkopuolelle (Suonuuti 2012, 27; Arntz ym. 2014, 74).

4 Sanastojen käytettävyys

Käytettävyiden tutkimus on saanut alkunsa ihmisen ja koneen vuorovaikutuksen tutkimuksesta (Suojanen ym. 2012, 16). Vaikka käytettävyystutkimus on perinteisesti keskittynyt konkreettisten tuotteiden ja koneiden käytettävyyteen, käytettävyyden ajatusta voidaan soveltaa myös teksteihin, mikäli tekstit nähdään tuotteina, joita käytetään jotakin tarkoitusta varten (Suojanen ym. 2012, 27).

Sekä Ovaska, Aula ja Majaranta (2005, 4), Heid (2011, 291) että Suojanen ym. (2012, 19) siteeraavat ISO 9241-11-standardia², jonka mukaan käytettävyys tarkoittaa, että tietyt käyttäjät pystyvät käyttämään tuotetta tietyssä käyttökontekstissa siten, että tuotteen käyttäminen on tuloksellista, tehokasta ja miellyttävää. Koska tämän tutkielman tuloksena syntyvä sanasto laaditaan nimenomaan Rallimuseon oppaille näyttelyopastusten laatimisen tueksi, sillä on selkeästi nimetty käyttäjä ja käyttötarkoitus. Tämän vuoksi on mielekästä ja tarkoituksenmukaista pohdita, kuinka sanastosta saadaan mahdollisimman hyvin käyttäjiään ja käyttötarkoitustaan palveleva, toisin sanoen käytettävyydeltään hyvä.

Tässä luvussa pohdin, kuinka käytettävyys yleisesti voidaan määritellä, sekä sitä, kuka on tuotteen käyttäjä. Tarkastelen myös heuristiikkoja käytettävyyden arvioinnin menetelmänä. Tämän jälkeen siirryn pohtimaan, millaiset ominaisuudet tekevät terminologisesta sanastosta käytettävän.

4.1 Käytettävyyden määritelmä

Ennen kuin pääsen pohtimaan sanastojen käytettävyyttä luvusta 4.3 alkaen, on tarpeen määritellä käytettävyys yleisellä tasolla. Useat määritelmät keskittyvät käytettävyyteen erilaisten laitteiden ja koneiden ominaisuutena. Sinkkosen, Kuoppalan, Parkkisen ja Vastamäen (2006, 17) määritelmän mukaisesti käytettävyys liittyy siihen, kuinka ihmisen ja koneen yhteistyötä pyritään helpottamaan ja tehostamaan. Kuutti (2003, 13) kuvailee käytettävyyttä tuotteen ominaisuudeksi, joka kertoo, kuinka sujuvasti käyttäjä käyttää tuotteen toimintoja tavoittelemansa päämäärän saavuttamiseksi. Myös Kuutti mainitsee käytettävyyden olevan ihmisen ja koneen vuorovaikutusta. Kuutti kuitenkin jatkaa mainitsemalla, että käytettävyys liittyy tietoteknisten tuotteiden lisäksi myös täysin arkipäiväisiin esineisiin, kuten oviin tai vesihanoihin. Esimerk-

² ISO-9241-11, 1998. International Standards Organisation (ISO) ISO 9241-11: 1998 *Ergonomic requirements for office work with visual display terminals (VDTs)*–Part 11: Guidance on usability. Geneva, Switzerland (Suojanen ym. 2012, 142).

kinä Kuutti mainitsee käytettävyydeltään heikon oven, josta käyttäjän on vaikeaa päätellä, kummalta laidalta ovea kannattaa työntää, jotta se aukeaa. (Kuutti 2003, 13–14.) Roution (2007) mukaan tuote on käytettävä silloin, kun tuote soveltuu aiottuun käyttötarkoitukseensa, ja hän nimeää käytettävyyden synonyymeiksi toimivuuden, toiminnallisuuden sekä funktionaalisuuden.

Ovaskan ym. (2005, 4) mukaan ISO 9241-11-standardin määritelmässä käytön onnistumiseen eli tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat käyttäjän omat ominaisuudet, tehtävän laatu, käytetty laitteisto ja käyttöympäristö, joita kutsutaan yhteisellä nimellä *käytön konteksti* eli käyttötilanne. Näin ollen käytettävyys on aina käyttäjä- ja tilannesidonnainen ilmiö, ja se voidaan määritellä kulloisenkin käyttäjän henkilökohtaiseksi kokemukseksi siitä, onko hän saavuttanut tuotteen käytölle asettamansa tavoitteet (mp).

Jos käytettävyys nähdään käyttäjäkohtaisena ilmiönä, on tässä vaiheessa tarpeen pohtia, kuka sitten oikein on käyttäjä. Jakob Nielsenin (1993, 73) mukaan käyttäjäksi tulisi katsoa kaikki sellaiset henkilöt, joiden työhön tuote vaikuttaa, esimerkiksi asentajat ja huoltohenkilökunta. Myös Kuutti (2003, 118–119) tarkastelee käyttäjää laajemmin, ja jaottelee sovellusten käyttäjät primääri-, sekundääri- ja tertiäärikäyttäjiiin. Primäärikäyttäjä on käyttäjä, joka on suoraan kosketuksissa käytettävän sovelluksen kanssa. Sekundäärikäyttäjä puolestaan ei itse käytä sovellusta, mutta saa siitä kuitenkin jonkinlaista hyötyä. Tertiäärikäyttäjiksi katsotaan sellaiset tahot, joihin sovelluksen toiminta tai toimimattomuus vaikuttaa, esimerkiksi yritykset, joiden saaman voiton suuruus riippuu tuotteen toiminnasta. (Mp.) Lisäksi Kuutti (mp.) nimeää neljänneksi käyttäjäryhmäksi sovelluksen mahdollistavat tahot, eli sen kehittäjät ja ylläpitäjät.

Kuutin (2003) jaottelua voidaan soveltaa myös tämän tutkielman tuloksena syntyvään rallisanastoon. Sanaston primäärikäyttäjii ovat Rallimuseon oppaat, jotka ovat suoraan kosketuksissa sanaston kanssa käyttäessään sitä opastuksiin valmistautumisen tukimateriaalina. Sanasto hyödyttää kuitenkin oppaiden lisäksi myös muita tahoja. Sanaston sekundäärikäyttäjii ovat museovieraat, jotka osallistuvat sanaston avulla valmistelluille opastetuille kierroksille. Rallimuseo instituutiona voidaan ajatella sanaston tertiäärikäyttäjäksi, sillä opastukset ja niiden taso vaikuttavat Rallimuseon maineeseen sekä mahdollisesti myös museon saamiin lipputuloihin.

Nielsenin (1993, 25) tunnetuksi tekemässä mallissa käytettävyys nähdään osana laajempaa hyväksyttävyyden käsitettä. Hyväksyttävyydellä Nielsen (mp.) viittaa siihen, täyttääkö järjestelmä tarpeet ja vaatimukset, jotka sen käyttäjät ja esimerkiksi käyttäjien asiakkaat tai esimiehet sille asettavat. Käytettävyys liittyy Nielsenin (mp.) mukaan siihen, kuinka hyvin käyttäjät pystyvät tuotetta hyödyntämään. Käytettävyydestä voidaan erottaa useita osatekijöitä, joista tärkeimmät

ovat opittavuus, tehokkuus, muistettavuus, virheettömyys sekä miellyttävyys (Nielsen 1993, 26). Myös Kuutti (2003, 13) nimeää samat viisi ominaisuutta käytettävyyden osatekijöiksi.

Opittavuudella tarkoitetaan sitä, että käyttäjän on helppo oppia käyttämään tuotetta sen käyttö-tarkoituksen mukaiseen toimintaan (Nielsen 1993, 26). Nielsen nimeää opittavuuden käytettävyyden mahdollisesti tärkeimmäksi osatekijäksi, koska käyttäjä ei useimmiten voi käyttää tuotetta, ennen kuin hän on oppinut, kuinka se tapahtuu (mts. 27–28).

Nielsenin mallissa tehokkuudella tarkoitetaan sitä, kuinka tehokkaasti käyttäjä pystyy tuotetta hyödyntämään (Nielsen 1993, 26). Käytännössä tehokkuutta voidaan mitata esimerkiksi selvittämällä, kuinka paljon aikaa käyttäjä tarvitsee tietyn tehtävän suorittamiseen (mts. 31). Muistettavuudella Nielsen (mts. 26) puolestaan viittaa siihen, kuinka helposti käyttäjä pystyy palaamaan tuotteen käyttöön tauon jälkeen. Toisin sanoen muistettavuutta tarkastellessa halutaan tietää, kykeneekö käyttäjä muistamaan myös jonkin ajan kuluttua, kuinka tuotetta käytetään (mp.).

Tuotteen käytettävyyteen vaikuttaa Nielsenin mukaan myös se, kuinka todennäköisesti käyttäjä tekee virheitä tuotteen käytössä, sekä se, kuinka helposti virheet ovat korjattavissa (Nielsen 1993, 26). Vakavia, työn laatuun tai onnistumiseen vaikuttavia virheitä tulisi käytettävyydeltään hyvässä tuotteessa ilmetä mahdollisimman vähän (mts. 33). Miellyttävyydellä tarkoitetaan Nielsenin mallissa sitä, kokeeko käyttäjä tuotteen käyttämisen miellyttäväksi (mts. 26). Tuotteen käytön miellyttävyys ja tyydyttävyys ovat erityisen tärkeitä sellaisten tuotteiden osalta, joiden käyttö tapahtuu vapaaehtoisesti käyttäjän vapaa-ajalla, sillä tällöin käytön tavoite on nimenomaan viihtyminen tai positiivisten kokemusten saaminen (mts. 33).

Nielsen (1993, 42) huomauttaa, että kaikkia käytettävyyden osatekijöitä ei aina voida toteuttaa parhaalla mahdollisella tavalla, vaan tuotteen suunnitteluprosessissa joudutaan tekemään kompromisseja. Tällöin esimerkiksi tuotteen tehokkuudesta joudutaan tinkimään, jotta tuotteeseen voidaan lisätä keinoja välttää vakavia virheitä (mp.).

Käytettävyyden osatekijöitä on tarkastellut myös Routio (2007). Routio (mt.) nimeää käytettävyyden osatekijöiksi hyödyllisyyden, kapasiteetin, käytön tuottaman tyydytyksen sekä luotettavuuden. Hyödyllisyys tarkoittaa Roution (mt.) mukaan sitä, että käyttäjä saa tuotteesta juuri sen käyttötarkoitusta vastaavan hyödyn. Kapasiteetilla tarkoitetaan tuotteen antaman hyödyn tai palvelun määrää, luotettavuus puolestaan tarkoittaa sitä, että tuotteesta esiintyy vain vähän viallisia yksilöitä. Lisäksi tuotteen käytön tulisi olla helposti opittavissa, tuotteen käyttötaidon säilyä myös tauon jälkeen sekä käyttövirheiden määrän olla vähäinen. (Routio 2007). Kaikki

käytettävyyden osatekijät eivät kuitenkaan ole sovellettavissa kaikkiin tuotteisiin, sillä erilaisia tuotteita käytetään eri tavoin, ja niiden käytölle asetetaan erilaisia tavoitteita (Routio 2007).

Edellä mainittujen käytettävyyden osa-alueiden lisäksi käytettävyyden osa-alueeksi voidaan katsoa myös käyttöliittymän intuitiivisuus (Kuutti 2003, 13). Intuitiivisuudella tarkoitetaan sitä, että jos tuote muistuttaa jotakin toista, käyttäjän aiemmin käyttämää laitetta, uuden laitteen käytön omaksuminen on helpompaa. Tuotteen intuitiivisuus on käyttäjäkohtaista, sillä se riippuu käyttäjän aikaisemmista kokemuksista. (Mp.)

4.2 Käytettävyyden arviointi

Tuotteiden käytettävyyttä voidaan arvioida heuristisen arvioinnin avulla. Heuristisella arvioinnilla tarkoitetaan arviointia, jossa asiantuntijat tarkastelevat, noudattaako tuote kyseiselle tuotteelle laaditut käytettävyyden kriteerit (Suojanen ym. 2012, 98). Heuristiikat voivat olla käytettävyyssperiaatteita, sääntöjä tai ohjelistoja (Korvenranta 2005, 112). Kuutti (2003, 48) mainitsee, että heuristiikat soveltuvat hyvin myös tuotteen käytettävyyden arvioimiseen jo varhaisessa vaiheessa tuotekehitysprosessissa. Tällöin mahdollisiin käytettävyysoongelmiin voidaan puuttua ajoissa (mp.). Tässä tutkielmassa hyödynnän heuristista arviointia nimenomaan tuotteen, eli tässä tapauksessa sanaston kehitysprosessin aikana: luvussa 4.4 pohdin aiemmissa tutkimuksissa käytettyjen heuristiikkojen avulla, millaisia ominaisuuksia sanastollani tulisi olla, jotta lopputulos olisi käyttäjilleen mahdollisimman käytettävä.

Heuristiikkalistoista kenties tunnetuin on niin kutsuttu Nielsenin lista, jonka ovat kehittäneet Nielsen ja Molich (1990). Nielsenin ja Molichin alkuperäisestä listasta on useita versioita, joiden sisältö on kuitenkin pääpiirteissään sama (Kuutti 2003, 49). Taulukossa 1 on esitetty eräs Nielsenin listan yleisesti siteerattu, kymmenkohtainen versio (Nielsen 1994; 1995, heuristiikkojen suomennokset Korvenranta 2005), sekä selitykset kullekin heuristiikalle (Suojanen ym. 2012, 100):

Taulukko 1. Nielsenin lista

Palvelun tilan näkyvyys	Tilan, jossa palvelu tai järjestelmä on kullakin hetkellä, tulisi aina olla käyttäjälle selvä.
Palvelun ja tosielämän vastaavuus	Palvelun tulisi käyttää tavallisesta elämästä tuttuja termejä, käsitteitä ja sanontoja eikä palvelun omaa erikoistermistöä.
Käyttäjän kontrolli ja vapaus	Käyttäjät tekevät virheitä. Järjestelmän tulisikin tarjota selkeät poistumistiet kaikissa tilanteissa ja sallia kumoa- ja tee uudelleen-toimintoja.
Yhteneväisyys ja standardit	Järjestelmän tulisi käyttää johdonmukaisesti samoja sanoja, tilanteita ja toimintoja tarkoittamaan määrättyjä asioita.

Virheiden estäminen	Virheilmoitusten sijasta tulisi keskittyä virheiden välttämiseen. Käyttäjiltä on esimerkiksi hyvä pyytää varmistus komennoille, joita ei pysty perumaan.
Tunnistaminen mieluummin kuin muistaminen	Asioiden (esim. toimintojen, objektien) pitäisi olla näkyviä. Järjestelmän ei tulisi vaatia muistamista siirryttäessä näytöstä toiseen, ja ohjeiden tulisi olla näkyvissä tai helposti saatavissa.
Käytön joustavuus ja tehokkuus	Järjestelmän tulisi ottaa huomioon sekä noviisi- että kokeneet käyttäjät, ja usein käytettyjä toimintoja tulisi voida räätälöidä.
Esteettinen ja minimalistinen suunnittelu	Tarjotun informaation tulisi koskea vain kyseistä tehtävää ja olla myös esteettisesti minimalistista.
Virhetilanteiden tunnistaminen, ilmoittaminen ja korjaaminen	Virhetilanteessa järjestelmän tulisi antaa mahdollisimman selkeä virheilmoitus käyttäjän ymmärtämällä kielellä ja sen tulisi myös ohjata virheen korjaamiseen.
Opastus ja ohjeistus	Ideaalitilanteessa käyttäjä ei tarvitse ohjeistusta, mutta monimutkaisten järjestelmien käyttö harvoin onnistuu ilman sitä. Käyttäjän tulisikin saada tietoa, jota on helppo etsiä ja joka koskee käsillä olevia tehtäviä.

Edellä esitetty heuristiikkalista on hyvä esimerkki siitä, millaisia ominaisuuksia käytettävyydeltään hyvällä tuotteella odotetaan olevan. Ne eivät kuitenkaan sovellu sellaisenaan kaikenlaisten tuotteiden käytettävyyden arvioimiseen, vaan heuristiikkoja voidaan muokata sen mukaan, mitä tuotetta arvioidaan (Kuutti 2003, 47). Termitietokantojen käytettävyyden arvioimiseen laadittuja heuristiikkoja tarkastellaan luvussa 4.4.

4.3 Sanaston käytettävyyteen vaikuttavia tekijöitä

Kuten aiemmin on todettu, käytettävyyden käsitettä voidaan soveltaa erilaisiin laitteisiin ja koneisiin, myös arkisiin esineisiin ja tuotteisiin kuten oviin. Tässä tutkielmassa käytettävyyden käsitettä sovelletaan terminologiseen sanastoon, joka on tuotteena hyvin erilainen kuin konkreettiset laitteet.

Tässä luvussa pohdin, millaiset tekijät vaikuttavat sanastojen käytettävyyteen, sekä sitä, millaisin kriteerein terminologisten sanastojen tai niitä läheisesti muistuttavien tuotteiden käytettävyyttä on aiemmissa tutkimuksissa arvioitu. Koska terminologisten sanastojen käytettävyyteen keskittävää tutkimusta on vielä vähän, pohdin sanastojen käytettävyyttä paitsi terminologisten sanastojen, myös yleiskielen sanakirjojen ja verkkosanakirjojen sekä verkossa käytettävien termipankkien kautta.

Kun puhutaan tekstien käytettävyydestä, tekstit voidaan rinnastaa tuotteisiin (Suojanen ym. 2012, 27). Suojanen ym. (mp.) perustelevat tekstien tarkastelua tuotteina muun muassa sillä, että esimerkiksi tekniset dokumentit, kuten käyttöohjeet, ovat käyttötekstejä, joita luetaan pääasiassa jonkin tavoitteen saavuttamiseksi, eikä vaikkapa viihteenä. Käyttöohjeita ei myöskään

useinkaan lueta alusta loppuun, vaan on paljon yleisempää lukea niitä joko selaillen tai referenssimateriaalina (Suojanen ym. 2014, 32).

Vaikka edellä onkin argumentoitu käyttöohjeiden olevan käyttötekstejä, käytettävyyden käsitettä voidaan soveltaa myös muihin tekstilajeihin. Käyttöohjeiden tapaan myös sanastot on helppo nähdä teksteinä, joita käytetään jotakin tarkoitusta varten. Myös sanastoja lukevalla henkilöllä on usein selkeä tavoite: lukija voi esimerkiksi haluta saada selville, mihin käsitteeseen tietyllä nimityksellä viitataan, tai löytää jollekin nimitykselle vieraskielisen vastineen. Käyttöohjeiden tapaan myöskään sanastoja ei välttämättä lueta systemaattisesti alusta loppuun, vaan selaillen tai pistokokeenomaisesti hakemiston avulla tai aakkosjärjestyksen perusteella.

Heid (2011, 289) toteaa verkkosanakirjojen käytettävyyttä koskevassa tutkimuksessaan, että tiedon valinta ja tiedon esittäminen, jotka muodostavat sanakirjojen käytettävyyden perustan, ovat keskeisiä kaikenlaisissa leksikografisissa tuotteissa yleisanakirjoista erikoisalojen sanakirjoihin. Tämän vuoksi voidaan todeta, että vaikka terminologiset sanastot eroavatkin yleiskielen sanakirjoista monin tavoin, sisältävät molemmat kuitenkin samankaltaisia tietoja ja niitä käytetään samaan tapaan. Siksi myös yleiskielen sanakirjoja koskevia käytettävyystekijöitä on tässä tutkimuksessa mielekästä hyödyntää taustamateriaalina terminologisten sanastojen käytettävyyden arvioimisessa.

Lisäksi on huomioitava, että terminologisia sanastoja julkaistaan erilaisissa formaateissa. Heid (2011, 289) toteaa, että sekä paperisten että sähköisten sanakirjojen käytettävyyttä voidaan arvioida. Nykänen (1999b, 145) kuitenkin huomauttaa, että painettuja ja elektronisia sanastoja koskevat erilaiset käytettävyyden kriteerit. Tämän tutkimuksen tuloksena syntyvä sanasto saatetaan käyttäjiensä saataville pdf-muotoisena tiedostona, minkä vuoksi sanastojen käytettävyyttä tarkastellaan nimenomaan tästä näkökulmasta. Tiedostomuodon valintaa on perusteltu luvussa 5.5.

Kohdekäyttäjien huomioon ottaminen on terminologisessa sanastotyössä vakiintunut periaate. Kalliokuusen (1997, 18) mukaan sanaston kohderyhmän ja käyttötarkoituksen vaikutus näkyy erityisesti sanastoon valittavissa osa-alueissa ja käsitteissä, käsitteiden ryhmittelyssä sekä käsitteiden kuvauksissa. Lisäksi sanaston käyttäjää ajatellaan määritelmien tietosisällössä ja sanamuodoissa (mp.). Vaikka sanaston käyttäjä onkin tavallista ottaa huomioon sanastotyön aikana, terminologisten sanastojen käytettävyyttä on tutkittu verrattain vähän.

Nykänen (1999b, 145) näkee sanastojen käytettävyyden yhtenä sanaston kokonaislaatuun vaikuttavana tekijänä. Nykänen ei määrittele, millaisia asioita hän näkee vaikuttavan sanaston käytettävyyteen, vaan tyytyy toteamaan, että käytettävyyden lisäksi sanaston laatuun vaikuttaa sen sisältö, eli se, mitä ja kuinka paljon tietoa sanasto sisältää, sekä esimerkiksi se, kuinka yksityiskohtaisesti tiedot on sanastossa esitetty (mp). Eron sisällön ja käytettävyyden välillä näkee myös Heid (2011, 288–289), jonka mukaan sanakirjojen kokoajalla on kaksi haastetta: ensinnäkin, sanakirjassa esitettävät tiedot, toisin sanoen sen sisältö, täytyy valita siten, että se vastaa loppukäyttäjän tarpeita, ja toiseksi, tiedot on esitettävä ymmärrettävässä ja helppokäyttöisessä muodossa. Tämä lienee suurin haaste myös tämän tutkielman tuloksena syntyvän rallisanaston kokoamisessa.

Kuten aiemmin todettiin, Heid (2011) näkee sanakirjojen laatijan kohtaavan kaksi haastetta: käyttäjälle on tarjottava oikeanlaista tietoa, ja tieto on esitettävä helposti käsiteltävässä muodossa. Heidin mukaan (2011, 289) sanakirjojen laatimisessa tulisikin pyrkiä siihen, että sanakirjan käyttö olisi tuloksellista (*effectiveness*) ja tehokasta (*efficiency*). Tuloksellisuudella viitataan siihen, että sanakirja sisältää sellaista tietoa, jota käyttäjä tarvitsee, ja että tietoa on käytettävissä tarvittava määrä. Tehokkuudella puolestaan tarkoitetaan sitä, kuinka paljon aikaa käyttäjä tarvitsee tiedon hyödyntämiseen. (Mp.) Koska sanakirjojen käyttäjillä on monenlaisia tarpeita, Heid (mp.) ehdottaakin, että sanakirjoja tehtäisiin vastaamaan aina johonkin tiettyyn käyttötarkoitukseen. Tällöin käyttäjälle voidaan tarjota juuri sellaista tietoa, jota hän tarvitsee (mts. 289–290).

Sandro Nielsen (2008) on tutkinut yleiskielen sanakirjojen käyttöä käyttäjien tiedonhankintaan käyttämän panoksen näkökulmasta. Nielsenin tutkimuksessa keskiössä ovat niin kutsutut leksikografiset tiedonhankinnan kustannukset (*lexicographical information costs*), joilla tarkoitetaan sanakirjan käyttöön käytettyä aikaa, panostusta ja ajatustyötä (Nielsen 2008, 172–173). Nielsen (mts. 173–174) jakaa tiedonhankinnan kustannukset kahteen luokkaan: hakemiseen liittyviin (*search-related information costs*) sekä ymmärtämiseen liittyviin tiedonhankintakustannuksiin (*comprehension-related information costs*).

Hakemiseen liittyvillä tiedonhankintakustannuksilla tarkoitetaan sitä vaivaa, jonka käyttäjä joutuu näkemään löytääkseen sanakirjasta tarvitsemansa tiedon (Nielsen 2008, 173). Esimerkiksi standardisoitu, yhdenmukainen artikkelirakenne pienentää käyttäjältä vaadittavaa panostusta, sillä käyttäjä oppii, mistä kohtaa sanakirja-artikkelia hänen kaipaamansa tieto löytyy (mts. 177). Ymmärtämiseen liittyvillä tiedonhankintakustannuksilla puolestaan viitataan siihen, kuinka

helppo käyttäjien on tulkita ja prosessoida sanakirjasta löytämäänsä informaatiota. Tähän vaikuttavat muun muassa käyttäjien kielellinen kompetenssi ja tiedon esittämistapa. (Nielsen 2008, 174.) Ymmärtämiseen liittyviä tiedonhankintakustannuksia arvioidaan sen mukaan, mikä on sanakirjan käyttötarkoitus, millaisia tarpeita sanakirjan käyttäjillä on sekä millaisessa tilanteessa sanakirjaa käytetään (mts. 180). Voidaan todeta, että sanakirja, jonka käyttäjältä vaadittavat tiedonhankintakustannukset ovat matalat, on käyttäjälleen todennäköisesti myös käytettävä, sillä sen käyttö on sujuvaa ja tehokasta.

Artikkelissaan Nielsen (2008) tarjoaa myös joitakin keinoja siihen, kuinka sanakirjojen käyttöön liittyviä tiedonhankintakustannuksia voidaan laskea. Esimerkiksi tietänyttyypiselle tiedolle omistettut alueet (*search zones*) sanakirja-artikkelin sisällä helpottavat käyttäjän työtä, sillä erityyppiset informaatiot on erotettu toisistaan omiin irrallisiin kokonaisuuksiinsa, jolloin käyttäjän on helpompi löytää etsimänsä tieto. Artikkelin sisällä erilaista tietoa sisältäviä alueita voidaan erottaa toisistaan tyhjän tilan, symboleiden tai typografisten elementtien kuten lihavoinnin tai kursivoinnin avulla. (Nielsen 2008, 177–178.)

4.4 Sanastojen käytettävyyden arviointikriteerejä

Müller-Spitzer (2014) esittelee yleiskielen verkkosanakirjojen käyttäjätutkimuksen, jossa selvitettiin, millainen näyttönäkymä miellytti testihenkilöitä eniten. Näin pyrittiin määrittelemään, millainen asettelu toimii sana-artikkelissa parhaiten (mts. 122). Kyseessä ei siis ollut varsinainen käytettävyydestutkimus, sillä tutkimuksessa ei otettu kantaa sanakirjan käytön tavoitteisiin tai niiden toteutumiseen. Müller-Spitzerin tutkimuksesta voidaan kuitenkin saada näkökulmia siihen, millaisia asioita sanakirjan käyttäjät arvostavat artikkelin asettelussa, ja millaiset ominaisuudet tekevät verkkosanakirjan käytöstä miellyttävää. Kuten luvussa 4.1. todettiin, miellyttävyys on sekä Nielsenin (1993) että ISO 9241-11-standardin (1998, Suojanen ym. 2012 mukaan) määritelmän mukaisesti osa käytettävyyttä, ja siksi tämän tutkimuksen kannalta olennaista.

Tutkimuksessa koehenkilöille esitettiin neljä erilaista verkkosanakirjojen näkymää. Koehenkilöiden tehtävänä oli kokeilla näkymien käyttöä, arvioida niiden toimivuutta, valita suosikinäkymänsä sekä esittää valinnalleen sanallinen perustelu. (Müller-Spitzer 2014, 122). Tutkimuksesta käy ilmi, että käyttäjät arvostavat verkkosanakirjanäkymiä, joissa kaikki tieto on ollut selkeästi esillä, eikä käyttäjältä ole vaadittu hiiren käyttöä tai sivun selaamista, vaan koko sanakirja-artikkeli on näkyvissä yhdellä kertaa (mts. 126). Lisäksi käyttäjät arvostavat sitä, että

sanakirja-artikkeli etenee loogisesti, ja että yksittäisen termitietueen rakenne selvenee käyttäjälle nopeasti (Müller-Spitzer 2014, 126). Terminologisessa sanastossa, joka julkaistaan pdf-muodossa, käyttäjä ei joudu siirtymään hiiren avulla linkkien kautta paikasta toiseen, mutta hän voi kuitenkin joutua rullaamaan sivuja alaspäin päästäkseen etsimänsä termitietueen kohdalle. Mikäli käyttäjä on tottunut pdf-tiedostojen käyttäjä, hän voi käyttää avukseen pdf-lukijan hakutoimintoa. Hakutoiminnosta muistuttaminen voisikin parantaa sanaston käytettävyyttä. Sanaston selkeään ulkoasuun ja loogiseen rakenteeseen on kuitenkin mahdollista kiinnittää huomiota. Lisäksi terminologisessa sanastossa on mahdollista välttää sitä, että artikkelit jakautuisivat kahdelle sivulle, jolloin käyttäjä joutuisi vaihtamaan sivua kesken lukemisen.

Myös verkkosanakirjan ulkoasulla on merkitystä käytettävyyden kannalta. Müller-Spitzerin (2014, 126) mukaan käyttäjille tärkeää on se, että teksti on aseteltu silmää miellyttävällä tavalla, eikä liian tiiviisti. Käyttäjät vaikuttaisivat arvostavan myös selkeää ja korutonta ulkoasua. Terminologisessa sanastossa tämän kaltaisia seikkoja on suhteellisen helppoa ottaa huomioon käyttämällä sanastossa selkeää fonttia ja sopivia rivinvälejä ja kappalevälälejä.

Verkkosanakirjojen käyttäjät vaikuttaisivat Müller-Spitzerin (2014, 126–127) tutkimuksen perusteella kiinnostavan huomiota myös heille tarjotun informaation määrään ja laatuun. Käyttäjät arvostavat sitä, ettei heille tärkeää tietoa hukuteta epäolennaisen tiedon sekaan, vaan että tietoa esitetään sopivassa määrin. Myös sitä, että käyttäjän on ollut mahdollista valita, mitä tietoja hänelle esitetään, on pidetty hyödyllisenä. (Mp.) Pdf-muotoisessa terminologisessa sanastossa esitettävien tietojen mukauttaminen ei ole mahdollista, mutta esitettävät tiedot voidaan pyrkiä valitsemaan siten, että joukossa olisi vain käyttäjille tarpeellista tietoa. Jotta tässä onnistuttaisiin, tulisi sanaston kohdekäyttäjän olla tarkkaan määriteltä.

Myös käytön helppous ja nopeus tulevat esille käyttäjien vastauksissa Müller-Spitzerin (2014, 126–127) tutkimuksessa. Käyttäjät kokevat tärkeäksi, että navigointi verkkosanakirjan eri tietokategorioiden välillä on helppoa, artikkelin yhdestä osasta toiseen siirtyminen on helppoa ja tieto latautuu nopeasti. Lisäksi koehenkilöt ovat maininneet esimerkiksi sen, että sanakirjanäkymää voi käyttää tehokkaasti myös mobiililaitteella. (Mp.) Terminologisten sanastojen osalta navigoinnin helppouteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi hakemiston ja sivunumeroinnin avulla, mutta esimerkiksi tiedon latautumisen nopeuteen ja sanaston soveltuvuuteen mobiililaitteille ei pdf-tiedostomuodossa ole juurikaan mahdollista vaikuttaa ainakaan tässä tutkielmassa.

Müller-Spitzerin (2014, 127) tutkimuksen koehenkilöiden antamien perusteluiden valossa vaikuttaisi, että verkkosanakirjojen käyttäjiä miellyttää, jos heidän käyttämänsä näkymä muistuttaa muita heidän aiemmin verkossa käyttämiään sanakirjoja tai muita ohjelmia. Myös terminologinen sanasto on mahdollista rakentaa siten, että se muistuttaa muita samankaltaisia sanastoja. Koska tuttuus on kuitenkin hyvin subjektiivista, käyttäjillä voi olla erilaisia kokemuksia sanastojen käytöstä. Tämän tutkielman tuloksena syntyvän sanaston kohdekäyttäjillä ei todennäköisesti ole kattavaa kokemusta terminologisten sanastojen käytöstä, minkä vuoksi tuttuuden saattaminen voi olla haasteellista.

Tämän tutkielman kannalta on mielenkiintoista tarkastella myös varsinaisia heuristiikkoja, joita on käytetty sanastoja muistuttavien tuotteiden käytettävyyden arvioimiseen. Marcos (2006) on luonut Nielsenin listan (ks. luku 4.2, taulukko 1) perusteella omat, verkossa käytettävien termitietokantojen käytettävyyden arviointiin soveltuvat heuristiikkansa. Marcosin heuristiikat esitetään taulukossa 2.

Taulukko 2. Verkossa käytettävien termitietokantojen käytettävyyden arvioinnin heuristiikat (Marcos 2006)

Navigation	Information overload in the user's memory when querying a database should be minimized. It is always better to recognize than to remember. A well-designed navigation system aids information retrieval in these databases.
Functionality	The functions should be explicitly stated in the description of the database: languages treated, profiles of targeted users, thematic areas covered, etc.
User control	The users should feel that they control the tool and that they are free to navigate within it. It is very important that the interface and method of information retrieval be flexible depending on the user's familiarity with the database.
Language and content	The information conveyed in the form of text should be understandable to the targeted users of the application, typically linguists in a broad sense (translators, correctors, technical writers, etc.) or specialists in a specific thematic area.
Online help	The system should incorporate means for recognizing, diagnosing, and solving problems.
System feedback	The users should have be aware at all times whether the interface allows searches or is simply a display of results, so that they always know what actions are possible.

Accessibility	The database should consider accessibility guidelines, both for users with disabilities as well as those with technological limitations.
Consistency	The pages within a website should respond to the same criteria in terms of graphic design (use of color, fonts, etc.), position of the elements in the pages, means of operation, etc. The web pages that conform to the W3C standards already meet this accessibility criterion, at least in part.
Error prevention	The system should be designed to avoid user errors and should employ necessary means to keep users from committing them
Architectural clarity	The user interface should follow clear and minimalist design principles that help users find information quickly.

Taulukossa 2 esitetyt heuristiikat on luotu nimenomaan verkossa käytettävien termitietokantojen käytettävyyden arvioimiseen (Marcos 2006), joten arvioitavan tuotteen käyttöliittymä on tämän tutkimuksen tuloksen syntyvään sanastoon nähden hyvin erilainen. Taulukon 2 heuristiikoissa on kuitenkin paljon sellaista sisältöä, jota voidaan soveltaa myös pdf-muotoisten terminologisten sanastojen arvioimiseen.

Marcosin (2006) heuristiikkojen kohdassa navigointi (*navigation*) arvioidaan sitä, kuinka paljon käyttäjän muistia käytön aikana rasitetaan, ja kuinka helppoa käyttäjän on navigoida tietokantaohjelmassa ja löytää tarvitsemansa tieto. Kuten aiemmin on jo todettu, terminologisessa sanastossa voitaisiin vastaavaan tapaan arvioida esimerkiksi hakemistoa ja sivunumerointia, ja sitä, auttavatko nämä käyttäjää löytämään sanastosta juuri sen kohdan, jota hän kaipaa. Myös aiemmin mainittu pdf-lukijan hakutoiminto keventää käyttäjän muistiin kohdistuvaa taakkaa, kun hänen ei tarvitse muistaa, miltä sivulta sanaston hakemisto ilmoitti hänen etsimänsä termin löytyvän.

Funktionaalisuus (*functionality*) mittaa sitä, onko käyttäjälle ilmoitettu asianmukaisesti tietokannan toimintaperiaatteista, esimerkiksi sen sisältämistä kielistä, kohderyhmästä ja teemoista (Marcos 2006). Terminologisissa sanastoissa näihin kysymyksiin vastaa usein sanaston alkuun kirjoitettu esipuhe, jota voidaan helposti arvioida kyseisen heuristiikan näkökulmasta.

Termipankkien käytettävyyden arvioinnissa tulisi Marcosin (2006) mukaan kiinnittää huomiota myös työkalun käytön joustavuuteen, eli siihen, kuinka hyvin työkalu mukautuu erilaisten käyttäjien tarpeisiin sekä siihen kuinka vapaasti käyttäjä pystyy navigoimaan työkalun sisällä. Tätä

piirrettä tarkastellaan taulukon heuristiikassa nimeltä käyttäjän kontrolli (*user control*). Joustavuus ja mukautuvuus eivät sinällään sovellu pdf-muodossa julkaistavien terminologisten sanastojen käytettävyyden arvioinnin kriteeriksi, sillä niiden formaatti on staattinen, eikä niiden yksilöllinen mukauttaminen ole realistisesti mahdollista.

Marcosin (2006) heuristiikoissa arvioidaan myös termipankin sisältämän kielen soveltuvuutta käyttäjille: kieltä ja sisältöä (*language and content*) tarkastellessa pohditaan, onko termipankissa käytetty käyttäjryhmälle ymmärrettävää kieltä välittämään tekstimuotoista informaatiota. Myös terminologisten sanastojen sisältämän kielen ymmärrettävyyden arvioiminen on luontevaa, ja arvioitavaksi voidaan nostaa esimerkiksi määritelmät ja sanaston käyttöohjeet.

Opastus (*online help*) viittaa siihen, että käyttäjälle tarjotaan apuvälineitä käyttöön liittyvien ongelmien tunnistamiseen ja ratkaisemiseen. Myös terminologiset sanastot sisältävät usein käyttöohjeet, joissa selvennetään esimerkiksi sanastossa käytettyjä lyhenteitä tai symboleja. Nämä auttavat käyttäjää erityisesti silloin, kun hän käyttää sanastoa ensimmäisen kerran.

Käytettävyydeltään hyvän termitietokannan tulisi olla myös saavutettava (Marcos 2006). Tällöin sen suunnittelussa on otettu huomioon kaikenlaisten käyttäjien tarpeet. Saavutettavuuteen voidaan tarvittaessa kiinnittää huomiota myös terminologisissa sanastoissa, esimerkiksi tuottamalla sanastosta myös näkövammaisille käytettävissä oleva versio. Tämän tutkielman osalta vastaaviin toimenpiteisiin ei kuitenkaan ole tarvetta.

Termipankkien käytettävyyteen vaikuttavat Marcosin (2006) mukaan myös yhdenmukaisuus (*consistency*) sekä rakenteen selkeys (*architectural clarity*). Yhdenmukaisuus viittaa siihen, että verkkopalvelun yksittäiset sivut vastaavat toisiaan asettelultaan ja ulkoasultaan (mt.). Tällöin tietentyyppinen tieto löytyy aina samasta paikasta. Terminologisissa sanastoissa yhdenmukaisuuden näkökulmasta voidaan arvioida esimerkiksi sitä, noudattelevatko termitietueet aina samanlaista rakennetta, tai käytetäänkö käsitekaavioissa johdonmukaisesti samoja merkintätapoja. Rakenteen selkeydellä Marcos (mt.) viittaa siihen, että termipankin käyttöliittymä on riittävän yksinkertainen, jotta tarvittava tieto löytyy vaivatta. Terminologisissa sanastoissa selkeyteen vaikuttavat muun muassa sivun asettelu riittävän ilmeisesti sekä käytetyn fontin selkeys.

Virheettömyydellä (*error prevention*) Marcos (2006) viittaa siihen, onko termipankin suunnittelussa pyritty ottamaan huomioon käyttäjän tekemät virheet ja ehkäisemään niitä. Pdf-muotoisissa sanastoissa virheitä saatettaisiin joutua ehkäisemään esimerkiksi homonyymien tapauksessa. Tällöin käytettävyydeltään hyvässä sanastossa olisi merkitty selvästi, että samalta näyt-

täviä sanoja on useampi, jotta käyttäjä huomaa tarkistaa, mitä sanoista hän on etsimässä. Samaan tapaan sanastossa on tarpeen ilmoittaa, mikäli samaan käsitteeseen voidaan viitata useammalla eri termillä: jos synonyymeja ei ole merkitty käsitteen kohdalle sanastoon, käyttäjälle välittyvät tiedot ovat puutteellisia.

Edellä esiteltyjä heuristiikkoja on hyödynnetty aiemminkin terminologisen sanaston käytettävyyden arvioinnissa. Susitaival (2010) on tehnyt pro gradu -tutkimuksen, jossa tutkitaan terminologisen sanaston käytettävyyttä sanaston laatijoiden ja käyttäjien haastatteluiden avulla. Susitaival (mt.) muotoili kysymyksensä Marcosin (2006) heuristiikkojen (ks. taulukko 2) sekä Nielsenin (1993) nimeämien käytettävyyden osa-alueiden (ks. tämän tutkielman luku 4.1) pohjalta. Susitaipaleen haastattelukysymykset käsitelivät sanaston kohderyhmää ja käyttöä sekä sen ulkoista ja sisäistä käytettävyyttä (Susitaival 2010, liite 3). Ulkoisella käytettävyydellä Susitaival viittaa sanaston esipuheen, termitietueiden, hakemiston ja käsitekaavioiden vaikutukseen sanaston käytettävyyteen. Sanaston sisäisen käytettävyyden osalta haastateltavia pyydettiin arvioimaan sanaston opittavuutta, käytön nopeutta, loogisuutta, tehokkuutta, helppokäyttöisyyttä sekä muistettavuutta. (Mp.)

Marcosin (2006) tutkimuksessa esiin nousee erityisesti verkkosanakirjojen ja termipankkien käytön tehokkuuteen ja miellyttävyyteen liittyviä piirteitä, kuten hakemisen helppous, johdonmukainen ja looginen rakenne sekä selkeä ulkoasu. Marcosin heuristiikoissa ei kuitenkaan ole otettu kantaa siihen, millaisia tai kuinka paljon termejä tietokanta sisältää. Näin ollen toinen Heidin (2011) nimeämistä sanakirjan tekijän haasteista, sisällön valinta, on jätetty kokonaan huomiotta. Tämä viittaisi siihen, ettei termipankkien sisältöä ole nähty käytettävyyteen vaikuttavana tekijänä. Samaan lopputulokseen on päätynyt myös Nykänen (1999b), joka tarkastelee sanastojen sisältöä ja käytettävyyttä erillisinä sanaston ominaisuuksina.

Mikäli sanastojen käytettävyyttä kuitenkin tarkastellaan ISO 9241-11-standardin (1998, Suojasen ym. 2012 mukaan) valossa tehokkuuden ja miellyttävyyden lisäksi myös tuloksellisuuden näkökulmasta, sanaston käyttöä ei voida pitää täysin tuloksellisena, mikäli sanasto ei sisällä jotakin termiä, jota käyttäjä tarvitsee suorittaessaan sellaista tehtävää, jossa käytettäväksi sanasto on laadittu. Näin ollen myös sanaston sisältämien termien valintaan on syytä kiinnittää huomiota, mikäli halutaan tehdä kokonaisvaltaisesti käytettävä sanasto.

4.5 Terminologisten määritelmien käytettävyys

Määritelmät ovat olennainen osa terminologista sanastoa, minkä vuoksi niiden arvioiminen sanaston käytön helppouden tai vaikeuden näkökulmasta on tärkeää. Myös tämän tutkielman tuloksena syntyvässä sanastossa määritelmät ovat tärkeässä roolissa, sillä sanaston yhtenä tarkoituksena on tarjota Rallimuseon oppaille tietoa rallin peruskäsitteistä, ja tätä tietoa välitetään pääosin juuri määritelmien kautta.

Kalliokuusi (1997; 1999) on pohtinut terminologisten sanastojen vaikeakäyttöisyyttä. Terminologisten periaatteiden mukaisesti käsiteanalyysin pohjalta rakennettujen sanastojen käyttäjät ovat kritisoineet niitä esimerkiksi siitä, että sanastoista puuttuu joitakin tärkeäksi koettuja osa-alueita, tai että sanastosta puuttuu tiettyjä termejä tai käsitteitä. Lisäksi kritiikkiä on esitetty siitä, että käsitteet on ryhmitelty tavalla, joka vastaa sanaston kokoajien asennoitumista. (Kalliokuusi 1997, 19.)

Ongelmana terminologisten sanastojen käytössä on nähty myös määritelmien epäitsenäisyys: vaikka käyttäjä haluaisi muodostaa itselleen kuvan vain yhden käsitteen sisällöstä, käyttäjä saattaa joutua lukemaan useita määritelmiä (Kalliokuusi 1999, 19.). Tällöin kyse on usein niin kutsutuista nollamääritelmistä, joista käyttäjä ei saa irti sen enempää informaatiota kuin pelkästä termistäkään. Tällainen määritelmä on nähtävissä esimerkissä 4:

(4) lämpöhäviö

lämpöenergian energiahäviö (Kalliokuusi 1997, 20)

Vaikka Kalliokuusi (1997, 21) toteaakin, ettei terminologisten sanastojen ole tarkoitus tarjota ”pikavastauksia”, on helppo nähdä, miksi jotkut käyttäjät saattaisivat kokea esimerkin 4 määritelmän turhauttavaksi. Jos sanaston käyttäjä haluaa saada tarkempaa tietoa käsitteen *lämpöhäviö* sisällöstä, mutta ei tunne termien *lämpöenergia* ja *energiähäviö* sisältöä, hän joutuu ensin lukemaan näiden käsitteiden määritelmät.

Kalliokuusen (1999, 41) mukaan jotkut sanastojen käyttäjät kokevat terminologiset määritelmät vaikeaselkoisiksi, sillä niitä pidetään ”liian ’tieteellisinä’ ja liian systemaattisina.” Sanaston tekijät ja käyttäjät eivät aina tarkastele käsitteitä samasta näkökulmasta, minkä vuoksi käsitteiden määritelmät eivät välttämättä vastaa käyttäjän odotuksia (mts. 50). Kalliokuusi (mts. 52) ehdottaakin, että määritelmistä voitaisiin tehdä paremmin käyttäjien odotuksia vastaavia valitsemalla ja ilmoittamalla sanaston käyttäjälle, mistä näkökulmasta sanasto on tehty. Suonuuti (2012, 19)

toteaa, että eri kohderyhmille voi olla tarkoituksenmukaista valita määritelmiin eri käsitepiirteitä sen mukaan, kuinka hyvin käyttäjät tuntevat sanaston käsittelemän aihealueen entuudestaan.

Määritelmiä voitaisiin myös täydentää tarkastelunäkökulman kannalta olennaisilla lisätiedoilla (Kalliokuusi 1999, 52–53). Lisäksi erilaisten huomautusten käyttö tekee yksittäisistä määritelmistä informatiivisempia sanaston käyttäjälle (mts. 54). Myös Suonuuti (2012, 23) toteaa, että huomautusten käyttö mahdollistaa eri käyttäjäryhmien paremman huomioimisen. Lisäksi määritelmän ymmärtämistä voidaan helpottaa erilaisten kuvien avulla. Kuvat eivät kuitenkaan saa korvata määritelmää, vaan niiden tehtävä on toimia täydentävänä elementtinä. (Mts. 30–31.) Tarvittaessa määritelmässä voitaisiin myös kirjoittaa auki määriteltävän käsitteen lähikäsitteiden piirteitä, vaikka tällainen menettely ei terminologisten periaatteiden mukaisesti olisi tarpeellista tai edes suotavaa. Lähikäsitteen piirteiden auki kirjoittaminen tekisi määritelmästä kuitenkin läpinäkyvämmän, mikä voisi osaltaan helpottaa sanaston käyttöä. (Kalliokuusi 1999, 52.)

4.6 Käytettävyydeltään hyvän sanaston ominaisuuksia

Luvuissa 4.3, 4.4 ja 4.5 esitettyjen tutkimustulosten ja pohdintojen perusteella olen koostanut tarkistuslistan asioista, joita käytettävyydeltään hyvän terminologisen sanaston kokoamisessa olisi syytä ottaa huomioon. Tarkistuslista on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Tarkistuslista käytettävyydeltään hyvän sanaston laatijalle

1. Sisältö	✓
1.1. Sisältääkö sanasto kaikki käyttäjälle olennaiset osa-alueet?	
1.2. Sisältääkö sanasto kaikki käyttötarkoituksen kannalta olennaiset termit?	
1.3. Onko käyttäjän kannalta turha tieto jätetty pois sanastosta?	
2. Käsitteiden ryhmittely	✓
2.1. Vastaako käsitteiden ryhmittely käyttäjän odotuksia?	
2.2. Onko käsitteiden ryhmittely sanaston käyttötarkoituksen kannalta looginen?	
3. Kieli	✓
3.1. Onko sanastossa käytetty kieli käyttäjän kannalta helppolukuista ja ymmärrettävää?	
4. Esipuhe	✓
4.1. Sisältääkö sanasto esipuheen?	
4.2. Onko esipuheessa ilmaistu käyttäjälle, mihin tarkoitukseen sanasto on laadittu?	
4.3. Onko esipuheessa ilmaistu, millaisesta näkökulmasta sanasto on laadittu?	
4.4. Käykö esipuheesta ilmi, ketkä kuuluvat sanaston kohderyhmään?	
4.5. Onko esipuheessa ilmoitettu, mitä kieliä sanastossa on käytetty?	
5. Käyttöohje	✓
5.1. Sisältääkö sanasto käyttöohjeen, josta käyttäjälle käy ilmi, kuinka sanastoa käytetään?	
5.2. Onko sanastossa käytetyille lyhenteille ja symboleille annettu selitykset?	

5.3. Onko käyttöohjeessa annettu sanaston käyttöä tehostavia ja nopeuttavia käyttövinkkejä?	
6. Rakenne	✓
6.1. Noudatteleeko sanasto käyttäjälle ennestään tuttua rakennetta?	
6.2 Onko termitietueen rakenne käyttäjälle looginen?	
7. Määritelmät	✓
7.1. Onko määritelmien tietosisältö ja ilmoitettavat käsitepiirteet valittu siten, että ne vastaavat käyttäjän tarpeita?	
7.2. Onko määritelmien sanamuodot valittu siten, että ne ovat käyttäjälle selkeitä ja ymmärrettäviä?	
7.3. Onko sanastossa vältetty nollamääritelmiä?	
7.4. Onko määriteltävän käsitteen lähikäsitteitä kirjoitettu tarvittaessa auki?	
7.5. Onko sanastossa käytetty huomautuksia selventämään määritelmiä?	
7.6. Onko käsitteitä ja niiden määritelmiä tarvittaessa havainnollistettu kuvien tai kaavioiden avulla?	
8. Synonyymit	✓
8.1 Onko sanastossa annettu kootusti kaikki nimitykset, joilla yksittäiseen käsitteeseen yleisesti viitataan?	
9. Navigointi	✓
9.1 Sisältääkö sanasto hakemiston?	
9.2. Onko sanaston sivut numeroitu?	
10. Ulkoasu	✓
10.1. Onko sanaston ulkoasu riittävän yksinkertainen?	
10.2. Onko sanastossa käytetty fontti selkeä, sopivan kokoinen ja luettava?	
10.3. Onko sanaston sisältämä teksti aseteltu riittävän ilmeisesti?	
10.4. Onko erityyppiset informaatioisällöt esitetty sanastossa visuaalisesti toisistaan erillään tyhjän tilan, typografisten elementtien tai symboleiden avulla?	
10.5. Onko koko termitietue esitetty samalla sivulla?	
11. Virheet	✓
11.1. Onko sanastosta korjattu kaikki virheet, jotka voisivat johtaa käyttäjää harhaan?	
11.2. Onko sanasto laadittu siten, että se ennaltaehkäisee käyttäjän tekemiä käyttövirheitä?	
11.3. Onko mahdolliset homonyymit merkitty selkeästi?	
12. Yhdenmukaisuus	✓
12.1. Ovatko kaikki termitietueet rakenteeltaan samanlaisia?	
12.2. Löytyykö tietyntyyppinen tieto aina samasta kohdasta tietuetta?	
12.3. Onko käsitekaavioissa käytetty johdonmukaisia merkintätapoja?	
12.4. Onko sanaston ulkoasu yhdenmukainen alusta loppuun?	
13. Saavutettavuus	✓
13.1. Onko sanasto kaikkien käyttäjäryhmien saatavilla?	
13.2. Onko sanastosta tuotettu tarvittaessa myös erityisryhmille soveltuva versio?	

Taulukon 3 tarkistuslistassa on otettu huomioon niin sanaston käytön tuloksellisuuteen, tehokkuuteen kuin miellyttävyyteenkin liittyvät tekijät, jotta kyseiset piirteet omaava sanasto olisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti käyttäjänsä tarpeisiin vastaava. Tarkistuslistassa tarkastellaan sanastoon valittujen termien osuvuutta sanaston käyttötarkoitukseen ja käyttäjäkuntaan nähden, sanaston jäsentelyn ja rakenteen mielekkyyttä ja loogisuutta, yhdenmukaisuutta, käytön onnistumisen kannalta tarpeellisia sanaston osia, käsitteiden määritelmiä, saavutettavuutta sekä sanaston ulkoasua. Tarkistuslista on tarkoitettu apuvälineeksi tilanteessa, jossa sanastosta

halutaan tehdä mahdollisimman helppokäyttöinen ja tarkkaan määriteltyä tarkoitustaan hyvin palveleva.

Tarkistuslista on laadittu siten, että sen ehdot täyttävä sanasto olisi käytettävä. Sen mukaisesti laadittu sanasto ei kuitenkaan automaattisesti ole terminologisesti laadukas, sillä tarkistuslistassa ei oteta kantaa esimerkiksi käsiteanalyysiin tai erilaisiin määritelmävirheisiin. Terminologisten periaatteiden mukaisesti laadittu sanasto ei välttämättä ole kaikille kohdekäyttäjille käytettävyydeltään paras, mutta toisaalta terminologisten periaatteiden mukaan laaditusta sanastosta ei myöskään pitäisi löytyä esimerkiksi käytettävyyttä heikentäviä kehäpäätelmiä. Jos tavoitteena on laatia käytettävyydeltään mahdollisimman hyvä sanasto, tulisi terminologisen sanastotyön periaatteiden noudattamista harkita aina sanasto- ja kohdekäyttäjakohtaisesti. Tämän tutkielman rallisanastossa terminologisen tutkimuksen periaatteita on päätetty noudattaa, jotta sanaston laatimiselle saadaan selkeä lähtökohta käsitejärjestelmien laatimisesta. Tämä helpottaa jäsentelemään työtä tilanteessa, jossa työn lähtökohtana ei voida käyttää valmiita rallisanastoja, sillä niitä ei ole tarjolla.

5 Rallin erikoisala ja rallisanaston kokoamisprosessi

Tässä luvussa kuvailen ralliautoilua erikoisalana sekä rallisanaston kokoamisprosessin kulkua. Tässä yhteydessä esittelen lyhyesti myös Rallimuseota sekä analysoin tämän tutkimuksen tuloksena syntyvän sanaston käyttäjiä, käyttötilannetta ja käyttötarkoitusta. Hyödynnän sanaston kohdekäyttäjien analyysissäni paitsi lähdemateriaaleja, myös henkilökohtaisia havaintojani oppaan ja asiakaspalvelijan työstä. Havaintoja olen tehnyt työskennellessäni Rallimuseossa toukokuusta 2017 alkaen aina tämän tutkielman valmistumiseen saakka.

5.1 Ralli erikoisalana

Autourheilu on saanut alkunsa 1900-luvun alussa, pian autojen keksimisen ja kehittymisen vauhdissa (Mäkinen 2017, 3). Rallin syntyjuuret ovat Euroopassa, ja erityisesti Monte Carlon kokoontumisajo oli lajin kehittymiselle tärkeä alusta (mts. 10). Ensimmäistä kertaa vuonna 1910 ajetuissa Monte Carlon kokoontumisajoissa ajettiin Monte Carlossa sijaitsevaan maaliin useista lähtöpaikkoina toimineista eurooppalaisista kaupungeista (mts. 10, 15). Ensimmäisenä virallisena rallikilpailuna pidetään kuitenkin Pariisi-Rouen ajoa, joka järjestettiin jo vuonna 1894 (mts. 10). Rallin Euroopan mestaruudesta on kilpailtu vuodesta 1953 alkaen, ja Suomen mestaruussarja sai alkunsa vain kuusi vuotta myöhemmin, vuonna 1959 (mts. 24). Maailmanmestaruustasolla rallia on ajettu vasta vuodesta 1973 (mts. 34).

Kansainvälisesti rallia urheiluna hallinnoi, valvoo ja kehittää vuonna 1904 perustettu Federation Internationale de l'Automobile (myöhemmin FIA), jonka tehtävä kansainvälisenä autoliittona on edistää turvallista autoilua ja autourheilua (FIA s.d.) Kansallisella tasolla rallin auktoriteettina ja sääntöjen laatijana toimivat FIA:n jäsenliitot: Suomessa FIA:n oikeuksienhaltijana toimii autourheilun lajiliitto AKK-Motorsport ry (AKK 2018), Saksassa puolestaan moottoriurheilun lajiliitto Deutscher Motor Sport Bund e.V. (DMBS s.d.). Edellä mainittujen lajiliittojen alaisuudessa toimii lukuisia erikokoisia ralliseuroja ja -kerhoja.

Rallin kieli voidaan katsoa yhdeksi osaksi urheilun erikoiskieltä. Urheilukieleksi voidaan katsoa erikoiskieli, jota esimerkiksi urheilijat, urheilun katsojat tai urheilutoimittajat käyttävät urheillessa sekä urheilusta puhuttaessa tai kirjoitettaessa (Born 2009, 15). Urheilun kieltä on tutkinut esimerkiksi Sorvali (2004), joka on vertaillut suomalaista ja saksalaista urheilu-uutisointia. Sorvalin (mts. 87, 89–90) mukaan urheilun kielestä ei ole löydettävissä erityisiä, juuri sille tyypillisiä rakenteellisia piirteitä, vaan se eroaa esimerkiksi yleisestä uutisten kielestä lähinnä käytetyn sanaston osalta.

Urheilusta kirjoitettaessa on tyypillistä kuvata ennätyksiä, voittoja ja muut päihittäneitä henkilöitä, mikä näkyy kielessä liioitteluna, tunteellisuutena, kansallisuuden korostamisena sekä klišeiden käyttönä (Sorvali 2004, 87). Urheilun kieleen liitetäänkin usein värikkyyys ja etenkin runsas kielikuvien käyttö. Urheiluselostuksia, erityisesti jääkiekkoselostuksia ja niissä käytettyjä metaforia, on tutkittu useammissakin pro gradu -tutkielmissa (esim. Kivimäki 2015, Nordlund 2016).

Rallin kielestä puhuttaessa useille suomalaisille tulee nopeasti mieleen niin kutsuttu rallienglanti. Nimestään huolimatta rallienglanti ei ole pelkästään rallikuskien puhetapa, vaan sillä viitataan myös erityisen suomalaiseen tapaan ääntää englantia (Kivistö 2016, 1). Kivistö (2016) on tutkinut kyseistä ääntämismuotoa pro gradu -tutkielmassaan, ja toteaa että suomalaiset ääntävät englantia osittain kielen normien vastaisesti, ja että jossakin määrin normipoikkeamia voidaan selittää suomen kielen ääntämisen vaikutuksella. Koska rallienglanniksi kutsuttua ääntämistapaa ei esiinny yksinomaan autourheilun parissa toimivilla henkilöillä, sitä ei voida katsoa osaksi rallin erikoiskieltä, eikä sitä sen vuoksi ole tarkoituksenmukaista tarkastella osana tätä tutkielmaa. Voidaan kuitenkin todeta, että kyseinen ääntämistapa on epäilemättä saanut näkyvyyttä mediassa ja tullut tunnetuksi omana käsitteenään kansainvälisissä sarjoissa menestyneiden rallikuskien ja muiden suomalaisten autourheilijoiden vaikutuksesta.

Medianäkyvyyttä saavat ja keskustelua herättävät myös erikoissanat ja lyhenteet, joita kartanlukijat käyttävät kertoessaan edessä olevan reitin ominaisuuksista kuljettajalle rallin aikana (esim. Järveläinen 2015). Kartanlukijan muistiinpanoja, eli niin kutsuttuja rallinuotteja tehdään pääsääntöisesti kahdella eri tavalla, kuvaillen reitillä olevien mutkien jyrkkyyttä joko sanallisesti tai numeroiden avulla (Kosunen racing s.d.). Esimerkiksi sanallista merkintätapaa hyödyntäen kartanlukija voi merkitä sadan metrin päässä olevaa, nopeasti ajettavaa vasemmalle kaartavaa mutkaa lyhenteellä *VN 100*, ääneen luettuna *vasen nopee sata* (mt.). Numeroita hyödyntävässä mallissa annetaan numeroarvo esimerkiksi asteikolla 1–7 sille, kuinka nopeasti mutkasta kannattaa ajaa (Vauhtimurot s.d.). Kartanlukijoiden käyttämät lyhenteet ja merkintätavat vaihtelevat kuitenkin kuljettajan ja kartanlukijan mieltymyksien mukaan (Laakso 2017). Rallinuotteja ja kartanlukijoiden käyttämiä lyhenteitä ei tämän tutkimuksen yhteydessä tutkita tarkemmin, sillä tutkimus keskittyy rallin peruskäsitteisiin, kun taas nuotitus vaatii syvällisempää erikoistumista.

Kansainvälisellä tasolla rallin kielenä on yleensä englantia, ja esimerkiksi rallin maailmanmestaruussarjan säännöissä englantia onkin nimetty sarjan viralliseksi kieleksi (FIA 2018, 10). Ku-

ten muillakin aloilla, myös urheilussa ja rallissa englannin käyttö kansainvälisen urheiluyhteisön yhteisenä kielenä vaikuttaa voimakkaasti myös näiden erikoisalojen sanastoon (vrt. Born 2009).

Ralliautoilun erikoisalalla käytettävää kieltä on tutkittu toistaiseksi vähän. Alasta on koottu joitakin sanastoja lähinnä rallin katsojille lähinnä helpottamaan lajin seuraamista, kuten rallin maailmanmestaruusluokan WRC:n verkkosivuille koottu englanninkielinen sanasto (WRC s.d.). Myös suomeksi vastaavan kaltaisia sanastoja löytyy joitakin, esimerkiksi ralliautoilussa tarvittavia tuotteita tarjoavien yritysten tuottamana (esim. Rengastien Autotarvike oy s.d.), mutta ne ovat yleensä melko suppeita tai keskittyvät ennemminkin edellä mainittuun kartanlukijoiden käyttämään erikoissanastoon (esim. Kosunen racing s.d.). Vaikka tämän tutkielman tuloksena syntyvä sanasto suunnataankin nimenomaan Rallimuseon oppaille, voisi suomenkieliselle, kattavasti rallin tärkeimmät termit sisältävälle sanastolle olla tarvetta laajemminkin.

5.2 Rallisanaston kokoamisprosessin kulku

Tämän tutkimuksen tavoitteena on koota ralliaiheinen sanasto, joka auttaa Rallimuseon oppaita valmistautumaan museossa pidettäviin opastuksiin, ja on tässä käyttöyhteydessä mahdollisimman käytettävä. Kuten luvussa 4.3 todettiin, sanaston kokoamisessa on kaksi haastetta: saada sanaston sisältö vastaamaan käyttäjien tarpeita, sekä esittää tiedot sellaisessa muodossa, että ne ovat mahdollisimman vaivattomasti käyttäjien hyödynnettävissä. Tässä luvussa käyn läpi sitä, millaisista vaiheista sanastotyöprosessi koostuu, ja kuinka se toteutuu juuri tämän tutkimuksen tuloksena syntyneessä rallisanastossa. Vaikka sanaston kokoamisprosessi on tässä esitetty lineaarisesti, voivat sanastotyön eri vaiheet Nykäsen (1999a, 67) mukaan olla todellisuudessa osittain samanaikaisia, ja myöhemmissä vaiheissa joudutaan usein palaamaan tarkistamaan aiemmissa työvaiheissa tehtyjä ratkaisuja.

5.2.1 Suunnittelu ja sanaston valmistelu

Sanastotyö voi olla deskriptiivistä tai normatiivista (Arntz ym. 2014, 218). Deskriptiivisen sanastotyön tarkoituksena on selvittää ja kuvata, kuinka kieltä todellisuudessa käytetään, kun taas normatiivisen sanastotyön tarkoituksena on vaikuttaa kielen käyttöön erilaisten suositusten avulla (mp.). Jos sanastotyön tavoitteena on luoda sanastostandardeja, joiden perusteella tiettyyn käsitteeseen viitattaisiin aina samalla termillä, puhutaan terminologisesta standardoimisesta (Ilomäki 1999, 122). Tämän tutkielman tuloksena syntyvä sanasto edustaa pääasiallisesti deskriptiivistä lähestymistapaa, sillä sen tarkoituksena on kuvata oppaille rallin erikoisalalla

käytettävää kieltä. Koska sanastolla kuitenkin on niin selkeästi määritelty käyttökonteksti ja käyttötarkoitus, siinä on mahdollista antaa jonkinasteisia suosituksia esimerkiksi sen suhteen, mikä mahdollisista useista synonyymeista tai vastineista soveltuu parhaiten juuri Rallimuseon kontekstissa käytettäväksi.

Usein sanastoja kootaan useamman henkilön työryhmissä, esimerkiksi Suonuutin (2012, 34) mukaan ihanteellinen koko työryhmälle olisi 5–8 jäsentä. Tämän tutkielman osalta ihanteeseen ei päästä, sillä sanastoa on kokoamassa vain yksi henkilö. Koska sanaston kokoamiselle ei ole tässä tutkielmassa rajattomasti aikaa, myös sanastotyön laajuus on hyvin tarkkaan rajattu.

Koska käytettävyys on käyttäjä- ja käyttötilannekohtaista (Ovaska ym. 2005, 4), käytettävyydeltään hyvän tuotteen suunnitteluprosessissa on tarpeen määritellä, millaiset henkilöt tuotetta käyttävät, sekä se, millaisissa olosuhteissa ja mihin tarkoitukseen tuotetta hyödynnetään. Tämän vuoksi aloitan rallisanaston kokoamisen analysoimalla sanaston käyttöympäristöä, sen käyttäjiä sekä sanaston käytölle asetettavia tavoitteita. Näitä pohdintoja on esitetty luvuissa 5.4 ja 5.5. Käyttäjänalyysin pohjalta saan hyvän käsityksen siitä, millaisia ominaisuuksia ja tavoitteita sanaston käyttäjillä on, jolloin voin tehdä ratkaisuni sanastotyöprosessin aikana siten, että ne hyödyttävät juuri tämän sanaston käyttäjäkuntaa.

5.2.2 Termi-inventaario ja käsiteanalyysi

Kun minulla on selkeä kuva siitä, millaiset henkilöt sanastoa tulevat käyttämään ja mihin tarkoitukseen, aloitan sanaston kokoamisen. Varsinainen sanaston laadinta aloitetaan yleisesti keräämällä tekstimateriaalia valitulta erikoisalalta (Nykänen 1999a, 65). Valittujen tekstien tulisi olla äidinkielisten, alan asiantuntijakirjoittajien tekemiä ja ajankohtaisia (Suonuuti 2012, 35; Arntz ym. 2014, 212–213). Tässä tutkielmassa termien lähteenä toimivat Rallimuseon käyttöön laadittu 126-sivuinen teksti rallin historiasta, kyseisen tekstin pohjalta muokatut Rallimuseon näyttelystä löytyvät seinätaulut sekä Rallimuseon tuottama, rallin historiasta kirjoitettu EK1-kirja (Mäkinen 2017). Kyseiset tekstit ovat melko tuoreita ja suomalaisten kirjoittajien tuottamia. Ne soveltuvat tässä tutkielmassa käytettäväksi erityisen hyvin myös siksi, että ne ovat peräisin samasta kontekstista kuin missä koottavaa sanastoakin tullaan käyttämään, toisin sanoen Rallimuseosta. Näin ollen niistä löytyvät termit ovat suurella todennäköisyydellä juuri tähän kontekstiin sopivia.

Kun valitun erikoisanalan tekstejä on koottu riittävän kattavasti, teksteistä kerätään erikoisanalan kieleen kuuluvia käsitteitä ja niihin viittaavia termejä (Arntz ym. 2014, 213–214). Tässä tutkielmassa termit poimitaan Word- ja pdf-muotoisista teksteistä käsin. Tätä vaihetta kutsutaan

myös termi-inventaarioksi, ja siihen voidaan sisällyttää myös sellaisia ilmauksia, joista ei olla täysin varmoja, onko niitä syytä sisällyttää sanastoon lainkaan (Nykänen 1999a, 65). Kerätyistä termeistä otetaan ylös myös niihin liittyviä kieliopillisiä piirteitä, kuten sanan suku, termeistä käytetyt lyhenteet, mahdolliset normista poikkeavat monikkomuodot sekä eri oikeinkirjoitusmuodot (Arntz ym. 2014, 214).

Laajasta mahdollisten termien joukosta rajaan lyhemmän termilistaluonnoksen, joka sisältää sanaston käyttötarkoituksen kannalta olennaisimpiin rallin osa-alueisiin liittyviä termejä. Kun termit on jaettu pienempiin temaattisiin kokonaisuuksiin, yksittäisten osa-alueiden hallinta on helpompaa (Suonuuti 2012, 34; Arntz ym. 2014, 212). Sanastoon sisällytettävien termien rajausta on käsitelty tarkemmin luvussa 5.6. Termien lopullinen määrä tarkentuu käsiteanalyysin ja määritelmien kirjoittamisen aikana, kun joukkoon lisätään tarkemman analyysin aikana tarpeelliseksi todettuja termejä ja joitakin sanaston kannalta epäolennaiseksi osoittautuneita käsitteitä rajataan sen ulkopuolelle.

Teen koko käsiteanalyysin ajan tiedonhakua käsitteiden sisällöstä ja niiden piirteistä sekä termien käytöstä. Käytän tiedonhaun aineistona paitsi termien lähteenä käyttämiäni Rallimuseon tuottamia tekstejä, myös internetissä vapaasti saatavilla olevaa materiaalia. Suosin tiedonlähteinä alan asiantuntijoiden kuten lajiliittojen ja autourheiluseurojen tuottamia tekstejä, esimerkiksi eri autourheilulajien ja niiden kilpailusarjojen sääntöjä. Luotettaviksi ja asiantunteviksi lähteiksi katson myös esimerkiksi rallisarjojen kotisivut, erityisesti urheiluun keskittyvien julkaisujen tai tunnettujen sanomalehtien ralliin ja muuhun moottoriurheiluun liittyvät uutiset sekä ralli- tai moottoriurheilijoiden omat kotisivut tai blogit. Tämän kaltaisissa lähteissä julkaisut tekstit ovat pääsääntöisesti alan harrastajien tai muutoin alaan perehtyneiden henkilöiden kirjoittamia, minkä vuoksi niiden voidaan olettaa kuvastavan alan termien yleistynyttä käyttöä.

Kun olen alustavasti perehtynyt sanastoon valikoitujen käsitteiden sisältöihin, hahmottelen niille määritelmäluonnoksia. Koska valmiita sanastoja tai määritelmiä ralliautoilun termeistä ei suomeksi juurikaan ole, täytyy rallisanastoon tulevat määritelmät todennäköisesti laatia alusta asti itse. Määritelmiä kirjoittaessani otan huomioon luvussa 3.3 esitelty terminologisen määritelmän piirteet sekä luvussa 4.6 esittelemäni tarkistuslistan kohdan 7, Määritelmät. Pyrin kirjoittamaan määritelmät siten, että ne olisivat paitsi terminologisten periaatteiden mukaisia, myös sanaston käyttötarkoitusta ja kohdekäyttäjiä mahdollisimman hyvin palvelevia. Määritelmäluonnosten laatimisen yhteydessä muodostan käsitteistä myös alustavia käsitejärjestelmiä. Käsitejärjestelmien laatimisen avulla voidaan ratkaista esimerkiksi se, ovatko tietyt käsitteet

toistensa vieruskäsitteitä vai synonyymejä (Arntz ym. 2014, 75). Käsitejärjestelmien muodostamisessa yhteistyö alan asiantuntijoiden kanssa olisi suotavaa (mts. 216), vaikkakaan se ei tässä tutkielmassa ole mahdollista. Lopullisten määritelmien kirjoittamisen yhteydessä muokkaan alustavia käsitejärjestelmiä vastaamaan todellisuutta, mikäli ne ovat tarkemman analyysin perusteella osoittautuneet virheellisiksi.

5.2.3. Saksankieliset vastineet

Kun suomenkieliset termit on määritelty, etsin niille saksankieliset vastineet. Vastineiden nimeäminen lähdekielen termeille edellyttää, että niiden edustamat lähde- ja kohdekieliset käsitteet vastaavat toisiaan. Tällaista vastaavuutta kutsutaan myös ekvivalenssiksi. (Arntz ym. 2014, 141.) Käsitteiden välinen ekvivalenssi aiheuttaa toisilla erikoisaloilla enemmän ongelmia kuin toisilla: esimerkiksi kunkin maan historiaan, kulttuuriin ja tapoihin kiinteästi liittyvän oikeustieteen käsitteet vastaavat toisiaan eri kielissä hyvin harvoin (mts. 142). Toisaalta taas sellaisilla kansainvälisillä erikoisaloilla, joilla kehitys- ja tutkimustyötä tehdään yli valtion- ja kielirajojen, käsitteet ja käsitejärjestelmät vastaavat toisiaan eri kielissä paljon todennäköisemmin (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 79). Eri kielisten käsitteiden vastaavuutta selvitetään vertailemalla kunkin kielen käsitteistä muodostettuja käsitejärjestelmiä sekä käsitteiden määritelmiä (Arntz ym. 2014, 151–152). Rallin osalta käsitteiden välisen ekvivalenssin voidaan olettaa olevan kohdullisen hyvä, sillä ralli lajina on hyvin kansainvälinen. Siitä huolimatta tässä tutkimuksessa vertaillaan suomen ja saksankielisten käsitejärjestelmien yhdenmukaisuutta vastineita analysoitaessa, jotta mahdolliset erot tulevat ilmi.

Monikielisessä sanastotyössä termien lähteenä toimivia tekstejä tulisi olla kaikilla sanaston kielillä, ja erikielisten tekstien täytyy olla keskenään vertailukelpoisia. Käytännössä tekstien täytyisi siis olla peräisin samankaltaisista lähteistä. (Arntz ym. 2014, 213.) Tämän vuoksi hyödynnän tässä tutkielmassa saksankielisten vastineiden etsimisessä samankaltaisia lähteitä kuin suomenkielisten käsitteiden analyysissä. Suomenkielisten käsitteiden tapaan myöskaan saksankielisille käsitteille ei juurikaan ole saatavilla valmiita määritelmiä, minkä vuoksi vastineiden ekvivalenssin arvioimisessa on tässä tutkielmassa hyödynnettävä määritelmien sijaan käsitepiirteiden vertailua.

Vastineiden esittämisessä sanastotyön tekijän täytyy myös päättää, kuinka sanastossa menettellään kielten alueellisten varianttien suhteen, sillä termien käytössä voi olla merkittäviäkin eroja eri maissa (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 85–86). Esimerkiksi Sanastokeskus TSK:n sanastoissa

varianttierot pyritään ottamaan huomioon suomen- ja ruotsinruotsin sekä britannian- ja amerikanenglannin välillä, mutta muissa kielissä tarvetta varianttien erojen selventämiselle ei ole nähty tarpeelliseksi (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 86). Tässä tutkimuksessa käytän vastineiden etsimiseen saksalaisia lähteitä, minkä vuoksi lopulliseen sanastoon päätyneet termit noudattelevat nimenomaan saksalaisen autourheilun parissa käytettävää kieltä. Näin toimiessa on mahdollista, että esimerkiksi Itävallassa tai Sveitsissä joitakin termejä käytetään eri tavalla kuin sanastossa on ilmoitettu. Tämän sanaston käyttäjien kannalta mahdollisten varianttierojen huomioon ottaminen voisi kuitenkin tuottaa ylimääräisiä hankaluuksia sopivan vastineen valintaan. Käyttäjien ja sanaston käyttötarkoituksen näkökulmasta on selkeämpää ja johdonmukaisempaa käyttää vain yhtä varianttia, jossa käytetyt termit ovat suurella todennäköisyydellä myös muiden varianttien puhujille ymmärrettäviä.

Termeille voidaan löytää kolmenlaisia vastineita: termivastineita, lähivastineita tai käännösvastineita (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 78–79). Ihanteellisimmassa tapauksessa lähde- ja kohdekielen käsitteet vastaavat toisiaan täydellisesti, ja kohdekielessä on olemassa vakiintunut termi, jolla kyseiseen käsitteeseen viitataan. Tällaisia vastineita kutsutaan termivastineiksi (mts. 78). On myös mahdollista, että vaikka lähdekielen käsitteelle olisi lähdekielessä vain yksi termi, kohdekielessä vastaavaan käsitteeseen voidaan viitata usealla termillä, ja päinvastoin (Arntz ym. 2014, 146). Jos lähde- ja kohdekielen käsitteet vastaavat toisiaan vain osittain, kyseessä on lähivastine. On tapauskohtaista, milloin käsitteillä on riittävästi yhteisiä käsitepiirteitä, jotta ne voidaan katsoa toistensa lähivastineiksi. (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 79.)

Tässä tutkielmassa vastineiden etsimisessä pääasiallinen tavoite on löytää vastine, jonka sisältö olisi mahdollisimman lähellä suomalaista pariaan. Lisäksi vastineen tulee soveltua käytettäväksi sanaston käyttötarkoituksen mukaisessa kontekstissa, eli Rallimuseon opastuksella tai muussa Rallimuseoon liittyvässä yhteydessä, esimerkiksi sen verkkosivuilla. Mikäli suomenkielistä termiä täydellisesti vastaavaa termiä ei löydy, vastineeksi valitaan lähivastine, joka soveltuu parhaiten sanaston käyttötarkoitukseen.

Jos sanastossa on käytetty vastineita, jotka eivät täysin vastaa lähdekielen käsitettä, tämä tulee ilmoittaa sanaston käyttäjälle väärinkäsitysten välttämiseksi (Arntz ym. 2014, 149). Termien vastaavuuserojen ilmoittamiseen on useita mahdollisia tapoja ja käytäntöjä, ja sanaston laatijan on kussakin sanastossa mietittävä, miten yksityiskohtaisesti termien vastaavuuserot sanastossa ilmoitetaan, ja millainen merkintätapa on sanaston käyttökelpoisuuden kannalta toimivin ja tarkoituksenmukaisin (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 81).

Yleisenä nyrkkisääntönä vastineiden merkitsemisessä voidaan pitää sitä, että lähdekielen termiä parhaiten vastaava vastine ilmoitetaan sanastossa ensimmäisenä (Kalliokuusi ja Seppälä, 81). Kalliokuusi ja Seppälä (mts. 82) esittävät yhtenä mahdollisena eritasoisten vastineiden merkin-tätapana seuraavat erikoismerkit:

- < vastine viittaa määriteltyä käsitettä laajempaan käsitteeseen samanlaisessa käsitejärjestelmässä
- > vastine viittaa määriteltyä käsitettä suppeampaan käsitteeseen samanlaisessa käsitejärjestelmässä
- ~ muu lähivastine, joka viittaa eri tavalla rajautuvaan käsitteeseen samanlaisessa käsitejärjestelmässä

Erikoismerkkien lisäksi käsitevastaavuuksia voidaan kuvata sanallisilla lisähuomautuksilla (Kalliokuusi & Seppälä 1999, 84). Lyhyet, selkeät huomautukset voidaan ilmoittaa sanastossa sulkeissa heti vastineen jälkeen, pidemmät vastineen sisältöä valottavat selvennykset sijoitetaan huomautukseksi (mts. 84–85). Tässä tutkielmassa käytettyjä merkintätapoja on käsitelty tarkemmin luvussa 7.

5.2.4 Sanaston kokoaminen ja jälkitoimet

Kun sanastoon tulevat tiedot on koottu, ne kootaan yhteen dokumenttiin. Arntzin ym. (2014, 217) mukaan sanasto tulee työn loppuvaiheessa järjestellä siten, että sen sisältämät tiedot on esitetty systemaattisesti ja loogisesti. Tässä vaiheessa tarkastellaan sanastoa kokonaisuutena, tarkistetaan erikielisten vastineiden välinen ekvivalenssi, kerätään termin synonyymit samaan tietueeseen, muokataan määritelmiä lopulliseen muotoonsa, valitaan tarpeelliset tiedot sanastossa esitettäväksi, lisätään tarvittaessa käyttöesimerkkejä ja graafisia elementtejä ja muokataan käsitejärjestelmiä, mikäli se on työn aikana saadun lisätiedon valossa tarpeen (mp.). Tässä tutkielmassa sanaston lopullista muotoa ohjaavat sanaston käyttäjien tarpeet, jotka otetaan huomioon sanaston lopullisessa rakenteessa, asettelussa ja ulkoasussa. Sanastoon kirjoitetaan myös esipuhe, käyttöohje ja hakemisto.

Kun sanasto on valmis kokonaisuus, käyn sen vielä kertaalleen läpi luvussa 4.6. esitetyn tarkistuslistan avulla, ja teen tarvittaessa muokkauksia, mikäli sanaston käytettävyys sitä vaatii. Lopullisen sanaston ulkoasua ja sen käytettävyyttä käsitellään tarkemmin luvussa 7.

Nykänen (1999a, 67) suosittelee, että sanasto käy työn loppupuolella läpi lausuntokierroksen, jossa projektin ulkopuoliset henkilöt arvioivat sanaston sopivuutta käyttötarkoitukseensa sekä sen sisältämien tietojen paikkansapitävyyttä. Lausuntokierroksen jälkeen sanastoa muokataan ja korjataan saadun palautteen sekä työryhmän omien parannusehdotusten perusteella (mts. 69).

Tämän tutkielman aikataulu ei mahdollista lausuntokierrosta, vaikkakin sellainen olisi luultavasti auttanut sanaston sisällön laadun varmistamisessa.

Lisäksi sanastotyöprojektin jälkeen tulisi ottaa huomioon niin kutsutut jälkitoimet (Nykänen 1999a, 69–70). Tällaisiksi jälkitoimiksi Nykänen (mts. 68) katsoo esimerkiksi projektin onnistumisen arvioinnin, sanaston markkinoinnin sekä palautteen keräämisen. Näiden lisäksi olisi tarpeen miettiä, onko sanastoa tarpeen päivittää projektin loppumisen jälkeen, ja kuinka päivitykset voidaan tarvittaessa toteuttaa (mts. 70). Tämän tutkielman osalta sanaston markkinoinnille ei ole tarvetta, eikä palautteen kerääminen ole tässä vaiheessa mahdollista, vaikkakin jonkinlainen palaute sanaston käyttäjiltä tarjoaisikin hyödyllistä tietoa siitä, kuinka sanaston laatimisessa on onnistuttu.

5.3 Rallimuseo

Koska sanasto laaditaan nimenomaisesti Rallimuseon oppaille ja suunnitellaan Rallimuseossa käytettäväksi, on tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista tutustua myös itse museoon. Tässä luvussa esittelen lyhyesti Rallimuseota sekä sen näyttelyä.

Rallimuseo on ralliautoilun historiaa esittelevä pysyvä näyttely tieliikenteen valtakunnallisessa erikoismuseossa Mobiliassa Kangasalla (Mobilia a). Rallimuseon lisäksi Mobiliassa on kaksi muutakin pysyvää näyttelyä, klassikkoautonäyttely Mobilian klassikot sekä Parakkikylä, jossa kävijät pääsevät tutustumaan 1950–1970-lukujen siirtotyömaihin. Lisäksi Mobiliassa järjestetään vuosittain vaihtuva näyttely, joka käsittelee erilaisia tieliikenteen historiaan liittyviä teemoja. (Mobilia e.) Yhteensä Mobilian näyttelyihin tutustuu vuosittain noin 50 000 kävijää (Mobilia 2017).

Rallimuseo avattiin yleisölle 17.6.2016 mittavan joukkorahoituskampanjan tuloksena (Mobilia c). Ralliautojen ja rallin historian lisäksi Rallimuseon näyttelyn teemaosioissa esitellään erityisolosuhteissa ajettavia talvi- ja aavikkoralleja, rallin turvallisuutta sekä ralliautojen kisuhoitoa (Mobilia b). Näyttelyyn sisältyy myös vuosittain vaihtuva osio, niin kutsuttu timanttikokous, jossa esitellään jotakin ajankohtaista ralliautoiluun liittyvää aihetta (mt.). Rallimuseon tiloihin siirtyi sen avaamisen yhteydessä myös alun perin vuonna 2010 perustettu Rally Hall of Fame, johon nimetään ansioituneita, aktiiviuransa päättäneitä rallikuskeja ja -vaikuttajia. Vuonna 2017 Rally Hall of Fameen oli nostettu sen historian aikana yhteensä 17 nimeä. (Mobilia d.)

Museovieraille tietoa välittävät näyttelyyn kuuluvat suurikokoiset seinätaulut, joissa annetaan lisätietoa rallin historiasta ja muista näyttelyn aiheista tekstin ja kuvien muodossa. Näyttelyn yksittäisistä autoista lisätietoa tarjoavat jokaisen auton kohdalta löytyvät lisätietotaulut, joissa kerrotaan esimerkiksi kyseisen auton tarkka malli ja omistaja, tietoja automallin historiasta sekä automallilla saavutetusta kilpailumenestyksestä. Rallimuseon oppaat käyttävät osin samoja tekstejä omien opastustensa taustamateriaalina.

5.4 Sanaston käyttäjät

Sanaston ensisijaisia käyttäjiä ovat Mobilian asiakaspalvelun työntekijät, joiden työtehtäviin kuuluu lipunmyynnin ja näyttelyvalvonnan lisäksi myös opastusten pitäminen Rallimuseossa ja vaihtuvassa teemanäyttelyssä. Työntekijöiltä edellytetään sujuvaa suomen kielen suullista ja kirjallista taitoa, englannin kielen taitoa sekä B-ajokorttia, kun taas muu kielitaito, tietotekniikkataidot ja asiakaspalvelukokemus luetaan tehtävään hakeville eduksi (Mobilia 2017). Oppaan tehtäviin ei näin ollen ole erityisiä koulutusvaatimuksia, vaan työntekijöillä voi olla monenlaisia taustoja.

Koska Mobilian työntekijöiltä edellytetään B-ajokorttia (Mobilia 2017), kaikki oppaat ovat vähintään täysi-ikäisiä. Mahdollisesti työn kausiluonteisuuden ja talvikauden osa-aikatyön vuoksi oppaiden keski-ikä on melko alhainen, sillä oppaat ovat pääsääntöisesti noin parikymppisiä. Suurimmalla osalla oppaista on takanaan lukio-opinnot ja ylioppilastutkinto, ja monet tekevät työtä jatko-opintojen ohella.

Pääsääntöisesti oppaat eivät tunne rallia kovin hyvin työtään aloittaessaan. Usein uusien oppaiden rallin tuntemus rajoittuu siihen, mitä he ovat saattaneet ohimennen kuulla tai lukea urheiluuutisista. Käytännössä oppaiden rallin tuntemus on siis melko heikko, varsinkin kun otetaan huomioon, että museossa vierailevat henkilöt ovat usein lajin harrastajia tai muuten alasta kiinnostuneita ja saattavat odottaa oppaiden tietävän lajista vähintään yhtä paljon tai enemmän kuin he itse. Jotta sanasto vastaisi mahdollisimman hyvin kaikkien oppaiden tarpeita, on tarkoituksenmukaista suunnata sanasto sellaisille henkilöille, jotka eivät tiedä rallista juuri mitään.

Rallimuseon oppailla ei yleensä ole kokemusta terminologiasta tieteenä tai terminologisten sanastojen käytöstä, elleivät he ole sattuneet tutustumaan aiheeseen opinnoissaan tai muissa yhteyksissä. Tämä on syytä ottaa huomioon sanastoa kootessa, sillä se voi aiheuttaa haasteita esimerkiksi käsitejärjestelmien tulkitsemisessa.

Oppaiden lisäksi sanastoa saattaa haluta hyödyntää myös Mobilian ja Rallimuseon vakituinen henkilökunta, eli näyttelyn kokoamisesta, ylläpidosta, markkinoinnista ja johtamisesta vastaavat henkilöt. Erityisesti sanaston sisältämät termien vieraskieliset vastineet voisivat kiinnostaa Mobilian muuta henkilökuntaa, sillä heille voi olla toisinaan tarpeen keskustella rallista esimerkiksi kansainvälisten yhteistyökumppaneiden kanssa toimiessa. Tätä toissijaista käyttäjäryhmää ei kuitenkaan oteta sanaston suunnittelussa erityisesti huomioon, vaan sanasto räätälöidään nimenomaan oppaiden käyttöön.

5.5 Käyttötilanne ja käytön tavoite

Itsenäisen tutustumisen lisäksi museovieraat voivat halutessaan tutustua Rallimuseoon oppaan johdolla yleisöopastuksilla, joita järjestetään päivittäin kesäkaudella kesäkuusta elokuun puoleen väliin saakka. Tämän lisäksi näyttelyyn on mahdollista tilata maksullisia opastuksia ryhmille ympäri vuoden. Opastuksen kesto on yleensä noin 30 minuuttia. (Mobilia f.)

Rallimuseon oppaat käsikirjoittavat opastuksensa itse. Taustamateriaalina oppailla on käytössään ralliauton historiaa ja näyttelyn autoja käsittelevät tekstit, joihin Rallimuseon näyttelytkin perustuvat. Lisäksi osa oppaista tarjoaa oman opastusrunkonsa pohjaksi, jonka mallin mukaisesti varsinkin työtään vasta aloittelevien oppaiden on helpompaa ja nopeampaa rakentaa omia opastuksiaan.

Ralliautoiluun liittyy melko paljon erikoissanastoa, jota ei oppaiden taustamateriaalissa pääsääntöisesti selitetä. Koska osa oppaista ei ole perehtynyt ralliin millään tavalla, tämän tutkielman tuloksena syntyvän rallisanaston ensisijaisena tavoitteena on antaa heille kuva keskeisimmistä ralliin liittyvistä käsitteistä. Lisäksi oppaiden tulisi osata käyttää rallin peruskäsitteitä opastuksillaan oikein. Peruskäsitys rallista helpottaa myös opastusrunkojen laatimisessa käytettävien taustamateriaalien ymmärtämistä.

Pääosin opastukset pidetään suomeksi. Vaikka oppailta ei edellytetä saksan kielen taitoa (Mobilia 2017), itseni lisäksi Mobiliassa työskentelee tai on aiemmin työskennellyt muitakin saksan kieltä tai kääntämistä opiskelleita henkilöitä, joilla olisi valmiudet valmistella näyttelyihin opastuksia myös saksaksi. Vieraskielisiä opastuksia ylipäättään järjestetään Mobilian ja Rallimuseon näyttelyihin kuitenkin toistaiseksi huomattavan harvoin. Toisaalta juuri opastusten harvinaisuus tekee sanastosta tarpeellisen: kun opastuksia järjestetään harvoin, alalle tyypillinen erityissanasto ehtii opastusten välillä unohtua ja sen joutuu opettelemaan jokaista opastusta varten uudelleen. Rallisanaston avulla tätä työtä voidaan huomattavasti helpottaa.

Oppaat työskentelevät pääosin asiakaspalvelupisteessä museon aulassa, jonka yhteydessä sijaitsevat lipunmyynti sekä museon matkamuistomyymälän kassa. Työpisteessä oppaiden käytössä on yksi pöytätietokone, sekä tarvittaessa he voivat ottaa käyttöön myös museon kokousvieraita varten tarkoitetun kannettavan tietokoneen. Oppaita on töissä pääsääntöisesti vähintään kaksi, joskin varsinkin kesäkaudella työntekijöitä voi olla paikalla enemmänkin. Opastuksia oppaat joutuvat joskus valmistelemaan myös kotonaan, sillä ennakkovalmistautumiseen ei välttämättä riitä aikaa työajalla.

Jotta sanasto olisi mahdollisimman helposti oppaiden hyödynnettävissä, sen tulisi olla saatavilla oppaiden käytössä olevalla tietokoneella. Tämä on järkevää, sillä samalle koneelle on tallennettu myös muut materiaalit, joita oppaat hyödyntävät opastuksia suunnitellessaan. Sanaston julkaisumuodon valintaa rajaa sanaston tekijän tekninen osaaminen, sillä esimerkiksi verkossa käytettävän termipankin luominen vaatisi huomattavaa erikoisosaamista. Tämän vuoksi realistisia vaihtoehtoja sanaston julkaisumuodoksi ovat teksti- ja pdf-tiedostot. Koska oppaat käyttävät yhteistä tiedostoa, pdf-tiedostomuoto on esimerkiksi Word-muotoa suositeltavampi, sillä pdf-muotoisen tiedoston tahaton muokkaaminen on vaikeampaa. Näin estetään tilanne, jossa joku oppaista tekee vahingossa muutoksia sanastotiedostoon, jolloin sen käytettävyyks voi kärsiä. Yhteiseltä tietokoneelta oppaiden on helppoa saada henkilökohtainen kopio sanastosta esimerkiksi lähettämällä pdf-tiedosto omaan sähköpostiinsa. Oppailla on halutessaan myös mahdollisuus tulostaa sanasto käyttöönsä paperisena versiona.

5.6 Sanaston sisältämät osa-alueet

Tämän tutkielman tuloksena syntyvä sanasto käsittelee ralliautoiluun liittyviä termejä. Sanasto ei käsittele urheilua tai autourheilua yleisesti, vaan sen keskiössä on nimenomaan ralli. Sanaston ei ole tarkoitus kattaa kaikkia ralliautoiluun liittyviä termejä, vaan sen on määrä kattaa vain sellaiset tärkeät rallista puhuttaessa yleisesti käytettävät termit, jotka oppaiden on tarpeen tuntea. Laajasta, noin 200 sanaa kattaneesta raakatermien joukosta rajaan sanastoon vain sellaiset termit, jotka voidaan katsoa alan perustermeiksi ja joita ilman aiheesta puhuminen on vaikeaa. Sanastoon valittavat termit toistuvat ralliautoilua käsittelevissä teksteissä, ja lajin seuraaminen on haasteellista ilman niiden tuntemista.

Sanaston sisältämät osa-alueet, kuvaus osa-alueiden sisällöstä sekä joitakin esimerkkitermejä on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Rallisanaston osa-alueet

Osa-alue	Sisältö	Esimerkkitermejä
Peruskäsitteet	ralli ja sen lähikäsitteet	ralli, autourheilu, moottoriurheilu
Ralliin osallistuvat henkilöt ja yhteisöt	henkilöt ja yhteisöt, jotka kilpailevat rallissa keskenään	kuljettaja, kartanlukija, talli
Rallin organisaatio	miten ralli lajina on organisoitu	sarja, ryhmä, luokka
Rallikilpailu ja sen rakenne	mikä rallikilpailu on ja millaisista osista se koostuu	rallikilpailu, erikoiskoe, siirtymätaival
Ralliin osallistuvat autotyypit	millaisia autoja rallissa voi nähdä	ralliauto, nolla-auto, tehdasauto

Taulukossa 4 esitettyjen osa-alueiden tarkoitus on vastata kysymyksiin *mitä*, *kuka* ja *miten*. Kun valmis sanasto vastaa näihin kysymyksiin, sillä on edellytykset antaa käyttäjälleen hyvä peruskäsitys siitä, mitä ralli on, ketkä rallissa kilpailevat sekä kuinka ralli lajina on organisoitu. Tämä antaa käyttäjälle valmiuden ymmärtää ja hyödyntää muuta ralli-aiheista materiaalia.

Sanaston ulkopuolelle rajattiin esimerkiksi ralliautojen ja autojen tekniikkaan liittyvä sanasto, esimerkiksi autojen osat. Vaikka oppaat varmasti hyötyisivät suuresti edes auttavasta auton osien tuntemuksesta ja joitakin auton osia opastusten taustamateriaalissa mainitaankin, tämän tyyppisten termien sisällyttäminen kasvattaisi sanaston nopeasti liian laajaksi. Samoin sanaston ulkopuolelle rajattiin esimerkiksi yksittäiset ryhmät ja luokat, joiden määrittelemisen vaatisi perusteellista autojen teknisiin ominaisuuksiin perehtymistä.

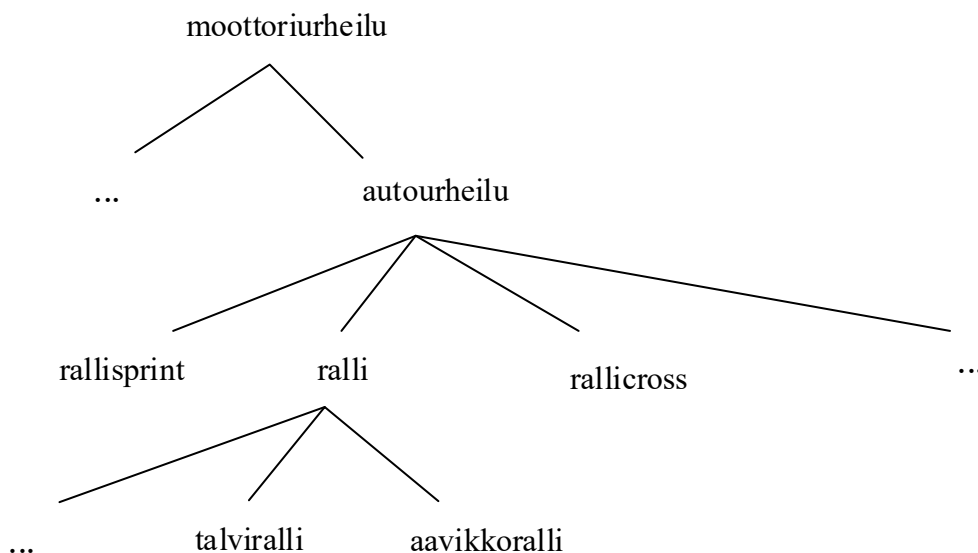
Suomenkielisten termien lisäksi sanasto sisältää kaikille termeille saksankieliset vastineet. Jotta saksankieliset termit vastaisivat suomenkielisiä termejä mahdollisimman hyvin, selvitän mahdollisimman tarkkaan myös niiden kuvaamien käsitteiden sisällön. En kuitenkaan sisällytä saksankielisiä määritelmiä sanastooni. Vastineiden määritelmät eivät niinkään kiinnosta oppaita, sillä heidän käytössään kaikkein pienemmillä vivahde-eroilla erikielisten termien välillä ei ole suurta merkitystä, vaan heille on tärkeää löytää helposti ja nopeasti juuri heidän käyttötarkoitukseensa sopiva vastine. Koska sanasto on laadittu nimenomaisesti oppaiden käyttöön, on sen käytettävyyden kannalta järkevää sisällyttää sanastoon lähtökohtaisesti vain sellaisia vastineita, jotka soveltuvat käytettäväksi Rallimuseon opastuksilla ja muissa sanaston käyttötarkoitusta vastaavissa konteksteissa.

6 Käsiteanalyysi

Kuten luvussa 5.2.2 on kuvailtu, tämän tutkielman tuloksena syntyvä rallisanasto perustuu sanaston kannalta olennaisten käsitteiden analyysiin. Tässä luvussa tarkastelen tarkemmin joitakin sanastoon sisältyviä käsitteitä, niiden sisältöä sekä suhteita lähikäsitteisiin. Käsiteanalyysin pohjalta perustelen sanastoon sisällytettyjen määritelmien lopullista muotoilua sekä termien saksankielisten vastineiden valintaa. Vaikka tässä luvussa ei käsitellä kaikkia rallisanaston sisältämiä termejä, antaa luku kattavan kuvan siitä, millaista tiedonhakua ja pohdintaa sanaston sisältämien määritelmien ja vastineiden takaa löytyy. Tässä luvussa esitetyt esimerkit sanastoa varten laadituista määritelmistä eivät vastaa ulkoasultaan lopullista sanastoa. Luettelo luvussa 6 käytetystä kirjallisuudesta on koottu omaksi kokonaisuudekseen tutkielman varsinaisen lähdeluettelon jälkeen (ks. Käsiteanalyysin lähteet). Sanaston kokoamisessa hyödynnetyt lähteet, joihin ei ole viitattu tässä tutkielmassa, on listattu liitteessä 2.

6.1 Ralli ja sen lähikäsitteet

Ralliin liittyvää erikoissanastoa käsittelevän sanaston kenties keskeisin käsite on *ralli*. Tässä luvussa analysoin rallin käsitettä, sekä sen lähikäsitteitä. Analyysin lähtökohtana toimii *ralli*-käsitteen ympärille rakennettu alustava käsitejärjestelmä. Tämä alustava käsitejärjestelmä on esitetty kuvassa 4. Tarkistettu, lopullinen versio kuvan 4 käsitejärjestelmä esitellään myöhemmin luvussa 6.1.5.



Kuva 4. Moottoriurheilu (alustava käsitejärjestelmä)

Kuvassa 4 näkyvät käsitteet on poimittu ralliaiheisista teksteistä. Kolmella pisteellä on merkitty vieruskäsitteitä, joita voidaan olettaa olevan olemassa, mutta jotka eivät esiintyneet alustavien termien joukossa. Alustava käsitejärjestelmä koostuu yksinomaan puudiagrammina kuvatuista hierarkkisista käsitesuhteista. Analysoin yksittäisiä käsitteitä etenemällä käsitejärjestelmässä ylhäältä alaspäin, aloittaen näin käsitteiden määrittelyn käsitteestä moottoriurheilu.

6.1.1 Moottoriurheilu

Nimitystä *urheilu* käytetään Kielitoimiston sanakirjan (Kotimaisten kielten keskus 2017, s.v. *urheilu*) mukaan ”fyysisen kunnon ylläpitämiseksi, virkistykseksi t. sääntöjen mukaisena kilpailuna harjoitettavista liikuntamuodoista; myös eril. laitteita tms. käyttäen suoritettavista kilpailuista.” Käsite *moottoriurheilu* sisältyy tähän määritelmään, sillä myös siinä kilpaillaan jonkinlaisia laitteita käyttäen, minkä vuoksi käsite *urheilu* voidaan *moottoriurheilun* yläkäsitteeksi. Moottoriurheilun määritelmäksi Kielitoimiston sanakirjassa (mt., s.v. *moottoriurheilu*.) annetaan ”auto-, moottoripyörä-, moottorivene- ja moottorilentourheilu.” Edellä mainittu joukkomääritelmä ei kuitenkaan ole riittävän kattava, sillä oman kokemukseni mukaan on olemassa myös urheilulajeja, joita harrastetaan esimerkiksi moottorikelkoilla. Tämän vuoksi haluan muodostaa rallisanastoa varten oman sisältöomääritelmän, joka kattaa *moottoriurheilun* käsitteen kokonaisuudessaan. Tätä varten minun täytyy rajata *moottoriurheilun* käsite muusta urheilusta. Käytännössä tähän päästään selvittämällä, millaisia laitteita käyttävät lajit voidaan katsoa moottoriurheiluksi.

Käytän moottoriurheilun käsitteen sisällön selvittämisen merkittävimpänä lähtökohtana lajiliit-toja, jotka hallinnoivat moottoriurheilutoimintaa Suomessa. Pidän lajiliit-toja tässä suhteessa erittäin toimivana lähteenä, sillä niiden nimenomainen tehtävä on johtaa ja koota yhteen moottoriurheilulajien harrastajia. Moottoriurheilun osalta Suomessa on kaksi merkittävää lajiliit-toa: autourheiluseuroja edustava AKK-Motorsport ry (myöhemmin AKK) ja Suomen Moottoriliitto ry (myöhemmin SML), joka edustaa esimerkiksi moottoripyörä-, moottorikelkka- ja mönkijä-lajeja (AKK a, SML a). Näiden liittojen ulkopuolelle jäävät kuitenkin esimerkiksi moottorivene-lajit. Edellä mainittujen lajiliittojen yhteisellä moottoriurheiluun keskittyvällä tiedostus- ja uutissivustolla julkaistaan kuitenkin ainakin F1-veneisiin liittyviä uutisia (Moottoriurheilu.tv s.d.). Näin ollen myös moottoriveneillä käytävien kilpailuiden voidaan katsoa olevan osa moottoriurheilua.

Tämän perusteella voidaan todeta, että käsitepiirre, joka erottaa *moottoriurheilun* sen yläkäsitteestä *urheilu*, on jonkinlaisten moottorikäyttöisten kulkuneuvojen käyttö. Käsitteen *moottoriurheilu* yläkäsitteen *urheilu* sekä edellä mainitun erottavan piirteen yhdistämällä olen laatinut seuraavan määritelmän:

moottoriurheilu

urheilu, jossa ajetaan moottorikäyttöisillä kulkuneuvoilla

Moottoriurheilun alakäsitteiksi voidaan AKK:n ja SML:n edustamien lajien perusteella katsoa muiden muassa autourheilu, moottoripyöräurheilu ja moottorikelkkaurheilu. Moottoriurheilun alakäsitteistä tämän sanaston kannalta ainoa merkityksellinen ja sanastossa määriteltävä on autourheilu, joka määritellään luvussa 6.1.2.

Toisin kuin Suomessa, Saksassa moottoriurheilulle on yksi yhteinen lajiliitto, Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. (myöhemmin DMSB), joka hallinnoi autoilla ja moottoripyörillä ajettavia urheilulajeja Saksassa (DMSB a). DMSB:n jäsenjärjestö ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V. (myöhemmin ADAC) järjestää autolla ja moottoripyörillä ajettavien lajien lisäksi kilpailusarjoja moottoriveneille, esimerkkinä ADAC Motorboot Masters -sarja (ADAC Motorsport a). Toinen DMSB:n jäsenjärjestö, Allgemeiner Deutscher Motorsport Verein (myöhemmin ADMV) nimeää lajilistauksessaan erilaisten autoilla tai moottoripyörillä ajettavien lajien lisäksi lajin nimeltä *Ski-Kjöring*, jossa hiihtäjää hinataan moottorikelkan perässä (ADMV a) Tämän vuoksi myös saksankielisen käsitteen *Motorsport* voidaan katsoa kattavan kaikki sellaiset urheilulajit, joissa ajetaan jollakin moottorikäyttöisellä kulkuneuvolla.

Vaikka osa moottoriurheilulajeista, esimerkiksi moottorikelkkaurheilu, vaikuttaisikin olevan Saksassa mahdollisesti osittain ilmastollisten tekijöiden vuoksi marginaalisemmassa asemassa kuin esimerkiksi Suomessa, sekä saksan- että suomenkieliset moottoriurheilun määritelmät kattavat laaja-alaisesti kaikki sellaiset urheilulajit, joissa käytetään jotakin moottorikulkuneuvoa. Käsitteet *moottoriurheilu* ja *Motorsport* voidaankin siksi katsoa toistensa termivastineiksi.

6.1.2 Autourheilu

Autourheilun määritelmän keskiössä on AKK, joka on ”autourheilun kansallinen lajiliitto, jonka [sic] toimii autourheilua harrastavien tai edistävien yhteisöjen liittona” (AKK a). AKK on siis suomalaisen autourheilun korkein toimielin, joka kokoaa yhteen kaikki Suomessa harrastettavat autourheilun eri lajit. Nämä lajit ovat luonnollinen lähtökohta sen pohtimiseen, mitä kaikkea voidaan katsoa kuuluvan autourheilun käsitteen alaan. AKK:n lajilistauksen (AKK b)

mukaan Suomessa harrastettavia lajeja ovat muun muassa ralli, autosuunnistus ja EcoRun, jossa tavoitteena on ajaa autolla siten, että polttoaineenkulutus pysyy mahdollisimman pienenä.

Käsitteelle autourheilu ei tiedonhaussa löytynyt valmista määritelmää, vaan sellainen on laadittava rallisanastoa varten itse. Kun autourheilua verrataan sen luvussa 6.1.1 mainittuihin vieruskäsitteisiin, esimerkiksi moottoripyöräurheiluun ja moottorikelkkaurheiluun, erottavaksi piirteeksi käsitteiden välillä nousee se, millaisella moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kussakin kilpailaan. Suurimmassa osassa AKK:n alaisuuteen kuuluvista autourheilulajeista kilpailaan ulkonäöltään tavallisia henkilöautoja muistuttavilla autoilla, mutta AKK:n hallinnoimiin lajeihin sisältyvät myös esimerkiksi crosskart ja karting, joita ajetaan henkilöautoa pienemmillä nelipyöräisillä ajoneuvoilla, kauko-ohjattavien autojen välisenä kisana käytävä pienoisautoilu sekä eMotorsports eli virtuaalinen autourheilu (AKK b.) Kaikkien edellä mainittujen lajien tämän tutkielman tekemisen aikaan Suomessa voimassa olevissa säännöissä viitataan lajeissa käytettävään ajoneuvoon kuitenkin nimityksellä auto, mukaan lukien eMotorsportissa käytettävät virtuaaliset autot (AKK 2017a, 2017b, 2018b, 2018c). Näin ollen laadin käsitteelle autourheilu määritelmän, jossa erottavana piirteenä on autolla ajaminen:

autourheilu

moottoriurheilu, jossa ajetaan autoilla

Koska sanaston käyttäjät eivät ole autourheilun asiantuntijoita, heille voi kuitenkin syntyä edellä mainitusta määritelmästä liian suppea kuva käsitteen alasta: sanaston käyttäjille tulevat määritelmästä todennäköisesti mieleen vain käyttäjille paljon tutummat, henkilöautoa muistuttavat autot. Jotta määritelmästä syntyvä mielikuva ei ole harhaanjohtava tai vääristynyt, sitä on syytä täydentää huomautuksella:

autourheilu

moottoriurheilu, jossa ajetaan autoilla

Autourheilussa autoksi katsotaan myös esimerkiksi crosskart-, karting- ja formula-autot, kauko-ohjattavat pienoisautot sekä virtuaaliset autot.

Huomautuksen ansiosta autourheilun varsinainen määritelmä säilyy tiiviinä ja terminologisten periaatteiden mukaisena, mutta sen todellinen laajuus tulee sanaston käyttäjälle selkeämmäksi.

Saksankielisen vastineen hakeminen aloitettiin jälleen moottoriurheilun lajiliiton kautta. DMSB:n toiminta kattaa kaksi osa-aluetta, *Automobilsport* sekä *Motorradsport*. Ensin mainitulla otsikolla nimetyssä lajien esittelyssä on edustettuna lajeja, joissa kilpailaan autolla tai karting-autolla (*Kart*), kun taas jälkimmäiseen ryhmään kuuluvissa lajeissa ajetaan kaksipyö-

räisillä moottoripyörillä. (DMSB c; DMSB g.) Näin ollen *Motorsport*-käsitteen alakäsitteet toisistaan erottava piirre on lajissa käytettävä moottorikulkuneuvo. Tämän tutkielman kannalta kiinnostava on nimenomaan käsite *Automobilsport*.

Automobilsport-otsikon alla esitetty lajien listaus muistuttaa monilta osin AKK:n lajilistausta (DMSB c). DMSB:n lajilistaus sisältää muun muassa rallin, rallycrossin, driftingin ja autoslalomien, sekä suomalaisen lajiliiton listauksesta puuttuvan lajin *Bergrennen*, jossa kilpaillaan nopeudesta vuoristoteillä (mt.). DMSB:n hallinnoimiin lajeihin kuuluu myös *Kartsport* (mt.), jota ei ajeta varsinaisesti autolla, vaan autoa pienemmällä nelipyöräisellä ajoneuvolla. Kuitenkin esimerkiksi ADAC Motorsportin (ADAC Motorsport b) sivustolla on omat osionsa *Automobilsport*-sarjoille, joihin sisältyy ralli-, rata-ajo- ja formula-sarjoja, sekä *Kart*-sarjoille, joihin kuuluu useita karting-sarjoja. Näin ollen ADAC Motorsport ei katso kartingia osaksi käsitettä *Automobilsport*, vaikkakin esimerkiksi formulat tuon otsikon alle mahtuvat. Sen sijaan toinen DMSB:n jäsenjärjestö, Deutscher Motorsport Verband (myöhemmin DMV), sijoittaa sivustollaan kartingia vastaavan *Kart*-lajin otsikon *Automobilsport* alle, ja vertaa sitä niin kutsuttuun isoon autourheiluun (”wie im ’großen’ *Automobilsport*”, DMV Motorsport s.d.). Koska myös hierarkiassa ylimpänä oleva lajiliitto DMBS nimeää kartingin *Automobilsport*-otsikolla nimeytyssä lajilistauksessa (DMSB c), voidaan todeta, että sekä formula että karting sisältyvät käsitteeseen *Automobilsport*.

Koska käsitteen *Automobilsport* voidaan todeta sisältävän myös formulat ja kartingin, kattaa se sellaiset moottoriurheilulajit, joissa ajetaan autolla tai auton kaltaisella kulkuneuvolla. Analyysin perusteella termillä ei ainakaan kovinkaan yleisesti viitata esimerkiksi virtuaalisiin autoihin, jotka on mainittu suomenkielisessä määritelmässä, mutta koska käsitteiden sisällöt ovat muilta osin pitkälti toisiaan vastaavat, soveltuu *Automobilsport* termin *autourheilu* vastineeksi.

6.1.3 Ralli

Autourheilun määritelmästä siirrytään nyt luvussa 6.1 esitellyssä alustavassa käsitejärjestelmässä edelleen alaspäin. Tässä vaiheessa on tarpeen huomata, että nimityksellä *ralli* voidaan viitata kahteen eri käsitteeseen: ralliin yleisesti lajina sekä yksittäiseen kilpailuun. Tässä luvussa keskitytään tarkastelemaan rallia yleisesti lajina. Jälkimmäistä merkitystä on käsitelty luvussa 6.2.

Ralli lajina on saanut alkunsa yleisillä teillä ajettavasta maantiekilpailuista (Mäkinen 2017, 10), ja se on muotoutunut hiljalleen nykyiseen muotoonsa 1950-luvulta alkaen (mts. 23). Tämä muodostaa haasteen rallin määrittelemisen kannalta, sillä eri ajankohtina ralli ja sen säännöt

ovat olleet hieman erilaisia. Määritelmän lähtökohdaksi voidaan kuitenkin ottaa nykymuotoinen ralli.

Myöskään käsitteelle *ralli* ei tiedonhaussa löytynyt rallisanastoon soveltuvaa valmista määritelmää. Jotta pystyn laatimaan käsitteelle määritelmän itse, vertailen rallia sen vieruskäsitteisiin erottavien käsitepiirteiden löytämiseksi. Autourheilun eri lajeja vaikuttaisivat pääasiallisesti erottavan toisistaan kolme seikkaa: millaisella autolla lajia ajetaan, millaisella radalla lajissa kisataan sekä mikä on ajamisen tavoite. AKK:n alaisuuteen kuuluvia autourheilulajeja on vertailtu taulukossa 5. Taulukon tiedot perustuvat AKK:n ja Autoliiton lajikuvauksiin (AKK b; Autoliitto a; Autoliitto b) sekä kunkin lajin sääntöihin (Autoliitto 2017; AKK 2016, 2017a–c, 2018a–g; FHRA ry 2017; MRT Racing team 2017).

Taulukko 5. Suomessa harrastettavat autourheilulajit

laji	auto	missä	tavoite
autoslalom	henkilöauto	keiloin varustettu rata	nopeus ja tarkkuus
autosuunnistus	henkilöauto	nimetty reitti, ei suljettua aluetta	pysyä annetulla reitillä ja tavoiteajassa
crosskart	crosskart-auto	moottorirata	nopeus
drag racing	useita mahdollisuuksia	moottorirata	nopein kiihdytys
drifting	henkilöauto	moottori- tai katurata	auton hallinta
ecorun	henkilöauto	yleiset tiet	mahdollisimman pieni polttoaineen kulutus
eMotorsport	virtuaalinen auto	virtuaalinen rata	nopeus
endurance	henkilöauto	moottorirata	kestävyys
historic	vanha henkilöauto	useita mahdollisuuksia	useita mahdollisuuksia
jokamiehenluokka	kisan jälkeen vakiohinnalla myytävä henkilöauto	sorarat, moottoriradat	nopeus
jäärata-ajo	henkilöauto	jäärata	nopeus
karting	karting-auto	moottorirata	nopeus
off road	maastoauto	maasto	useita mahdollisuuksia
pienoisautoilu	kauko-ohjattava auto	erilaiset radat	nopeus
ralli	henkilöauto	muulta liikenteeltä suljetut tiet, useita erikoiskokeita joiden välissä siirtymä	nopeus
rallicross	henkilöauto	moottori- tai sorarata	nopeus
rallisprint	henkilöauto	muulta liikenteeltä suljetut tiet, sama rata ajetaan useaan kertaan	nopeus
rata-ajo	useita mahdollisuuksia, mm. formula, koppi-auto	moottorirata	nopeus

tasanopeusajo	henkilöauto	yleiset tiet	vaaditun nopeuden noudattaminen
---------------	-------------	--------------	---------------------------------

Kuten taulukosta 5 käy ilmi, Suomessa harrastettavat autourheilun lajit eroavat toisistaan vähintään yhden taulukossa nimetyn tekijän osalta. Rallin osalta voidaan todeta, että rallia ajetaan henkilöautoilla muulta liikenteeltä suljetuilla erikoiskokeilla, ja että lajissa tavoitteena on päästä maaliin mahdollisimman nopeasti. Nämä ominaisuudet ovat *rallin* käsitteeseen kuuluvia erottavia käsitepiirteitä, joiden avulla muotoilen rallin määritelmän rallisanastoa varten seuraavasti:

ralli

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla useista erikoiskokeista ja siirtymäosuuksista koostuva reitti mahdollisimman nopeasti

Yllä oleva määritelmä rajaa rallin selkeästi sellaisista lajeista, joissa ei ajeta erikoiskokeita. Samoin määritelmän ulkopuolelle jäävät sellaiset lajit, joissa tavoitteena ei ole päästä maaliin muita nopeammin, vaan esimerkiksi auton mahdollisimman hyvä hallinta. Käsitteet *erikoiskoe* ja *siirtymäosuus* on määritelty sanastossa erikseen. Lisäksi määritelmän ulkopuolelle jäävät kaikki sellaiset lajit, joissa käytettävä ajoneuvo ei ole henkilöauto. Jotta määritelmä ei kattaisi rallia hyvin läheisesti muistuttavaa rallisprinttiä, sisältää se maininnan useasta erikoiskokeesta: rallisprintissä kilpailu koostuu yhdestä, erikoiskoetta muistuttavasta radasta, joka voidaan ajaa useaan kertaan, eikä käsite *rallisprint* siksi sisälly yllä esitettyyn määritelmään. Rallisprinttiä ja rallia ei ole syytä katsoa samaksi lajiksi, sillä AKK:lla on ainakin kaudella 2017–2018 molemmille oma lajijaostonsa (AKK c).

Koska sanastoa käytetään nimenomaan rallin historiaa käsittelevässä museossa, jonka näytellyssä rallin historian käsittely aloitetaan Pariisi-Rouen ajon ja Monte Carlon maantieajon kaltaisista kilpailuista, nykymuotoisen rallin määritelmän oheen on tarpeen liittää huomautus siitä, että rallista tunnetaan myös varhaisia muotoja, jotka eivät kaikilta osin vastaa sanaston määritelmää:

ralli

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla useista erikoiskokeista ja siirtymäosuuksista koostuva reitti mahdollisimman nopeasti

Ralli alkoi kehittyä nykyiseen, nopeuteen perustuvaan muotoonsa vasta 1950-luvulla. Rallin varhaiseksi muodoksi katsotaan muun liikenteen joukossa ajettavat maantieajot, joissa tavoitteena oli päästä maaliin mahdollisimman lähellä toimitsijoiden määrittelemää ihanneaikaa. Rallia edeltävät autokilpailut saattoivat sisältää myös ns. taitokokeita, joissa mitattiin kuljettajan ajotaitoja.

Huomautuksesta käy ilmi, että nopeusralli ilmiönä on vielä suhteellisen nuori. Näin sanaston käyttäjille tulee selväksi, että rallin historiasta puhuttaessa ei aina tarkoiteta vain erikoiskoemuotoista rallia, vaan autokilpailuja laajemmin.

Kun puhutaan rallista lajina, saksassa on olemassa kaksi toisiaan läheisesti muistuttavaa käsitettä: *Automobilrallye* sekä *Zweiradrallye* (esim. ADMV a). Molemmat ovat moottoriurheilulajeja, joissa ajetaan muulta liikenteeltä suljetuista erikoiskokeista ja yleisillä teillä ajettavista siirtymätaipaleista koostuva reitti (DMSB d; Zweirad-rallye.de s.d). Koska lajia *Zweiradrallye* ajetaan kuitenkin moottoripyörillä tai mönkijöillä (Zweirad-rallye.de s.d.), se ei ole autourheilun alakäsite, toisin kuin henkilöautolla ajettava *Automobilrallye*. Tämän sanaston kannalta *Zweiradrallye* ei siis ole olennainen käsite. ADMV:n lajikuvauksen (ADMV b) mukaan lajissa *Automobilrallye* käytetään ajoneuvona ”*homologierte Pkw mit spezieller Sicherheitsausstattung*”, ja siinä ajetaan reitti, jonka pituus on ”100–400 km, mit mehreren Wertungsprüfungen”. Lisäksi todetaan, että lajia ajetaan yleisillä teillä, lukuun ottamatta muulta liikenteeltä suljettuja erikoiskokeita (mt.).

Käsitteen *Automobilrallye* synonyymeinä käytetään termejä *Rallye* ja *Rallyesport*, joista molempia käytetään sekä DMSB:n viestinnässä, että muissa lähteissä (esim. DMSB d, Gorny 2017). Edellä mainituista termeistä *Automobilrallye* vaikuttaisi oikeastaan olevan kaikkein harvinaisin, mahdollisesti koska selkeää eroa vähemmän tunnettuun ja harvinaisempaan *Zweiradrallye*-lajiin tarvitsee tehdä vain harvoin. Tämän vuoksi tässä sanastossa on tarkoituksenmukaista ilmoittaa ensimmäisenä termit *Rallye* ja *Rallyesport*. Termistä *Rallyesport* on käytössä myös kirjoitusasu *Rallye-Sport* (esim. NTV 2016). Edellä esitetty käsitteen *Automobilsport* kuvaus vastaa hyvin suomenkielistä määritelmää, joten termit *Rallye*, *Rallyesport* ja *Automobilsport* voidaan katsoa termin ralli vastineiksi.

6.1.4 Rallicross, rallisprint ja historic

Kaikkia luvun 6.1.3. taulukossa 5 nimettyjä autourheilun alakäsitteitä, toisin sanoen autourheilulajeja, ei ole tarkoituksenmukaista määritellä tässä sanastossa erikseen, sillä sanasto keskittyy nimenomaan ralliin. Poikkeuksen tähän muodostavat kuitenkin AKK:n lajiluettelosta löytyvät rallicross ja rallisprint, jotka on syytä sisällyttää sanastoon, sillä jo termien samankaltaisuuden vuoksi ne on helppo sekoittaa paitsi toisiinsa, myös ralliin. Sisällyttämällä nämä kaksi lajia sanastoon voidaan ehkäistä sanaston käyttäjän tekemiä virheitä näiden termien käytössä. Koska käsitteille *rallicross* ja *rallisprint* ei löytynyt valmiita määritelmiä, olen laatinut tätä sanastoa varten seuraavat määritelmät taulukon 5 tietojen mukaisesti:

rallicross

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla mahdollisimman nopeasti moottori- tai soraradalla

rallisprint

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla mahdollisimman nopeasti muulta liikenteeltä suljetulla reitillä, joka ajetaan yhden kilpailun aikana useaan kertaan

Rallisprintin reitti muistuttaa yksittäistä rallin erikoiskoetta.

Molemmissa määritelmässä yläkäsitteenä on autourheilu, ja erottavina piirteinä on nimetty kilpailun tavoite, käytetty kulkuneuvo sekä kilpailuympäristö. Rallisprintin määritelmään on lisäksi yhdistetty lyhyt, lajia ralliin vertaava huomautus, jonka tarkoitus on antaa sanaston käyttäjälle selkeämpi kuva lajin luonteesta.

Saksankielinen termi *Rallycross* viittaa DMSB:n lajikuvaus (DMSB e) mukaan lajiin, jossa henkilöautot kilpailevat toisiaan vastaan nopeudesta moottoriradalla. Samaan aikaan radalla voi olla useita autoja (mt.). Samanlaisen kuvauksen antaa myös rallicrossin Saksan mestaruussarja DMX (DMX s.d.). Tämä vastaa hyvin suomenkielistä määritelmää, minkä vuoksi termit *rallycross* ja *Rallycross* voidaan katsoa toistensa termivastineiksi. Termistä *Rallycross* on käytössä useita kirjoitusasuja: esimerkiksi edellä mainitut lajiliitto DMSB ja rallicrossin Saksan mestaruussarja (esim. DMSB e, DRX s.d.) käyttävät oletettavasti englannin kielestä lainattua termiä *Rallycross*, toisaalta käytössä on myös muoto *Rallyecross*, jota on käytetty samaan tapaan englannista lainatun termin kanssa (esim. Volkswagen Motorsport a). Sanakirja Duden (2011, s.v. *Rallye-Cross*) suosittelee kirjoitusasua *Rallye-Cross*, mutta nimeää myös välimerkittömän muodon. Dudenin suositus ei kuitenkaan vaikuttaisi lyöneen läpi alan harrastajissa, sillä lajiliitto ja lajin kansallinen mestaruussarja eivät sitä noudata. Tämän vuoksi sanastoon on valittu vastineiksi termit *Rallycross* ja *Rallyecross*, jotka ovat alan harrastajien aktiivisemmassa käytössä.

Vastineen löytäminen termille *rallisprint* oli hieman haastavampaa, sillä DMSB:n lajilistauksessa (DMSB c) ei ole nimetty rallisprintiä omana lajinaan. Lajille nimeltä *Rallye Sprint* on kuitenkin olemassa saksalaiset säännöt, joiden mukaan lajissa käytävä kilpailu ”*kann aus mehreren Wertungsläufen über insgesamt höchstens 15 km bestehen*” (ADAC 2016). Näin ollen kyseessä olisi rallia vastaava laji, jossa erikoiskokeet ovat normaalia lyhempiä. Eräs Saksassa käytävä *Rallyesprint*-kilpailu, proWIN Rallyesprint, on ainakin vuonna 2017 käyty normaalin rallin säännöillä, mutta se on ralliksi huomattavan lyhyt (proWIN Rallyesprint s.d.). Koska *Rallyesprint*-kilpailuja käydään samoilla säännöillä rallin kanssa, saksalaisia käsitteitä ei ole perusteltua katsoa eri lajeiksi. Sen sijaan *Rallyesprint* voidaan nähdä käsitteen *Rallye* alakäsitteenä.

Termien *rallisprint* ja *Rallyesprint* välillä ei ole suoraa vastaavuutta, sillä niillä on eri yläkäsitteet: suomenkieliset käsitteet *ralli* ja *rallisprint* on luvussa 6.1.3 todettu eri lajeiksi ja toistensa vieruskäsitteiksi. Termit *rallisprint* ja *Rallyesprint* voidaan kuitenkin nähdä toistensa lähikäsitteinä, sillä molemmat viittaavat rallia suuresti muistuttaviin, mutta varsinaista rallia lyhempiin kilpailuihin. Termien välinen ero on kuitenkin siinä määrin merkittävä, että se on syytä tuoda sanaston käyttäjän tietoon. Tämä on toteutettu sanastossa seuraavasti:

rallisprint

~ **Rallyesprint**

~ **Rallye Sprint**

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautoilla mahdollisimman nopeasti muulta liikenteeltä suljetulla reitillä, joka ajetaan yhden kilpailun aikana useaan kertaan

Rallisprintin reitti muistuttaa yksittäistä rallin erikoiskoetta.

Suomessa ralli ja rallisprint nähdään omina lajeinaan, vaikka ne muistuttavatkin toisiaan suuresti. Saksassa termillä *Rallyesprint* viitataan yleisesti rallikilpailuun, jonka pituus on normaalia lyhempi.

Aaltoviiva (~) saksankielisten termien edellä osoittaa, että kyseessä on lähivastine, joka ei vastaa suomenkielistä termiä täydellisesti. Lähivastineiden eroa on selvennetty tarkemmin huomautuksessa.

Edellä määriteltyjen käsitteiden lisäksi rallimuseon oppaiden on tärkeää tuntea myös termi *historic*, sillä kyseistä lajia harrastetaan myös vanhoilla ralliautoilla tai autoilla, jotka on rakennettu muistuttamaan tunnettuja entisaikojen ralliautoja. Vaikka taulukossa 5 on todettu, että lajia ajetaan vanhoilla autoilla, autourheilun lisäksi myös esimerkiksi moottoripyöräurheilussa ja moottorikelkkaurheilussa järjestetään historic-ajoja (esim. Airaksinen 2012; SMK s.d). Tämän vuoksi historic-ajojen määrittelevä ominaisuus autourheiluksi tuottaisi suppeutensa vuoksi virheellisen määritelmän. Olekin laatinut määritelmän käsitteelle *historic* tätä sanastoa varten seuraavasti:

historic

moottoriurheilu, jossa kilpaillaan vanhoilla moottoriajoneuvoilla

Historic-kilpailuja voidaan järjestää useissa moottoriurheilulajeissa ja monenlaisille ajoneuvoille, esimerkiksi autoille, moottoripyörille ja moottorikelkoille. Suomessa historic-kilpailuja ajetaan muun muassa rallissa, rallisprintissä ja rata-ajossa.

Määritelmässä nimeän yläkäsitteeksi *moottoriurheilun*, joka kattaa autojen lisäksi myös muut moottoriajoneuvot. Huomautuksessa annan esimerkkejä siitä, millaisille ajoneuvoille historic-kilpailuja järjestetään. Lisäksi huomautuksessa nimetään muutamia autourheilulajeja, joissa ajetaan myös historic-kilpailuja. Esimerkkeiksi valitsen nimenomaan autourheilulajeja, sillä ne ovat temaattisesti lähempänä tämän sanaston ydinaluetta. Huomautuksen tarkoitus on ilmaista käyttäjälle, että historic on monipuolinen laji, jossa kuitenkin kilpaillaan myös esimerkiksi rallissa.

DMSB:n lajilistauksesta löytyy vastine autourheilussa käytäville historic-kilpailuille: näistä käytetään nimitystä *historischer Sport* (DMSB f). Kyseisen lajin esittelyssä kuitenkin mainitaan vain erilaiset vanhoilla autoilla käytävät kilpailut (mt.). Näin ollen käsite vaikuttaisi hieman suppeammalta kuin edellä määritelty suomalainen käsite. Saksassa on käytössä myös termi *historischer Motorsport* (esim. AVD s.d., Nürburgring Classic s.d.), jota kuitenkin käytetään *historischer Sport* -termin tapaan viittaamaan lähinnä autourheiluun - esimerkiksi aiheelle omistettu lehti käsittelee pääasiassa vain autoja (Curbs s.d.). Joihinkin tapahtumiin, joiden markkinoinnissa käytetään termiä *historischer Motorsport*, osallistuu myös moottoripyöriä (esim. Nürburgring Classic s.d.). Tämän vuoksi vastineen *historischer Motorsport* voidaan katsoa soveltuvan tähän sanastoon.

6.1.5 Talviralli ja aavikkoralli

Luvussa 6.1 esitellyssä alustavassa käsitejärjestelmässä (kuva 4) käsitteet *talviralli* ja *aavikkoralli* on esitetty käsitteen *ralli* alakäsitteinä. Tässä tapauksessa käsitteen on tulkittu tarkoittavan lajia yleisesti. Tarkemman tarkastelun tuloksena on kuitenkin todettava, että termeillä *talviralli* ja *aavikkoralli* viitataan pikemminkin yksittäisiin kilpailuihin, jotka kilpaillaan joko talvisissa tai aavikon olosuhteissa. Esimerkiksi rallin SM-sarjan talvella käytävistä osakilpailuista voidaan käyttää nimitystä *talviralli* (esim. Hotti 2017). Tämän vuoksi olen laatinut kyseisten käsitteiden määritelmät tätä sanastoa varten seuraavasti:

talviralli

rallikilpailu, joka ajetaan talvisissa olosuhteissa

aavikkoralli

rallikilpailu, jonka reitistä vähintään osa ajetaan aavikolla

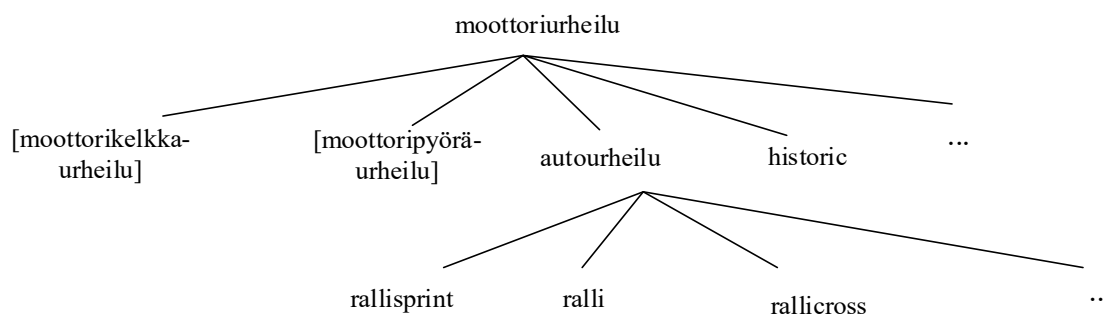
Tunnetuin aavikkoralli on Dakarin ralli, joka tunnetaan alkuperäisen reittinsä mukaisesti myös Pariisi-Dakar-rallina. Kestävyttä vaativassa, nykymuodossaan 14 päivää kestävässä rallissa on omat sarjansa autoille, rekoille ja moottoripyörille. Vuodesta 2009 alkaen Dakarin ralli on ajettu Etelä-Amerikassa.

Jotta talvirallin ja aavikkorallin määritelmissä ei syntyisi sekaantumisen vaaraa *ralli*-termin kaksoismerkityksestä, on molemmissa määritelmissä käytetty yläkäsitteenä yksiselitteisempää käsitettä *rallikilpailu*. Erottavana piirteenä nimeän kullekin käsitteelle kuvauksen olosuhteista, joissa kyseiset rallit ajetaan. Aavikkorallin määritelmän oheen on lisäksi sisällytetty lyhyt kuvaus tunnetuimmasta aavikkorallista, joka mainitaan myös oppaiden taustamateriaalissa. Kuvauksen sisällyttämisen puolesta puhuu myös se, että huomautus kertoo hieman lisää siitä, millainen kilpailu aavikkoralli voi luonteeltaan olla, sillä esimerkiksi Dakarin ralli poikkeaa todennäköisesti selkeästi siitä, millainen mielikuva useimmilla sanaston käyttäjillä rallikilpailusta on.

Saksassa on käytössä termi *Winterrallye*, jolla viitataan talvisissa olosuhteissa käytävään ralliin: esimerkiksi WRC-sarjan Ruotsissa lumiseen aikaan käytävään osakilpailuun viitataan ilmauksella ”*die einzige Winterrallye im Kalender*” (Auto Bild s.d.). Hyundai Motorsport (2017) kuvailee Ruotsin rallin olevan ”*die einzige echte Winterrallye der Meisterschaft, wo die Stars der WRC gefrorene Forststraßen mit Eis und Schnee bewältigen*”, mikä viittaisi talviralliin kuuluvan nimenomaan luminen tai jäinen tie. Tämän vuoksi saksankielinen käsite *Winterrallye* voidaan määritellä suomenkielisen *talvirallin* tapaan rallikilpailuksi, joka ajetaan talviolosuhteissa, joten kyseiset käsitteet voidaan nähdä toistensa vastineina. Saksankielisestä termistä on käytössä myös kirjoitusasu *Winter-Rallye*, jonka merkityksessä ei ole selkeää eroa välimerkittömään muotoon nähden (esim. Ford-Werke GmbH 2017).

Saksankielinen termi *Wüstenrallye* puolestaan viittaa usein Dakarin ralliin, joka on mainittu myös suomenkielisen *aavikkorallin* määritelmään liittyvässä huomautuksessa (esim. Auto, Motor und Sport 2007, Volkswagen Motorsport b). Lisäksi termillä *Wüsten-Rallye* on viitattu myös muihin ralleihin, jotka ajetaan aavikolla tai aavikkoa vastaavissa olosuhteissa (esim. Motorsport-total.com 2016a). Yhdysmerkin käytöllä ei näytä olevan vaikutusta termin merkitykseen, vaan molempia kirjoitusasuja käytetään synonyymisesti, joskus jopa yhden tekstin sisällä (esim. Frankfurter Allgemeine Zeitung 2004). Näin ollen molemmat kirjoitusasut vastaavat suomenkielistä *aavikkoralli*-termiä hyvin.

Kun talvi- ja aavikkoralli poistetaan luvun 6.1 alustavasta käsitejärjestelmästä (kuva 4), jäljelle jäävää käsitejärjestelmää voidaan edeltävien alalukujen käsiteanalyysin pohjalta pitää paikansa pitävänä. Lopullinen, tarkistettu käsitejärjestelmä on esitetty kuvassa 5.



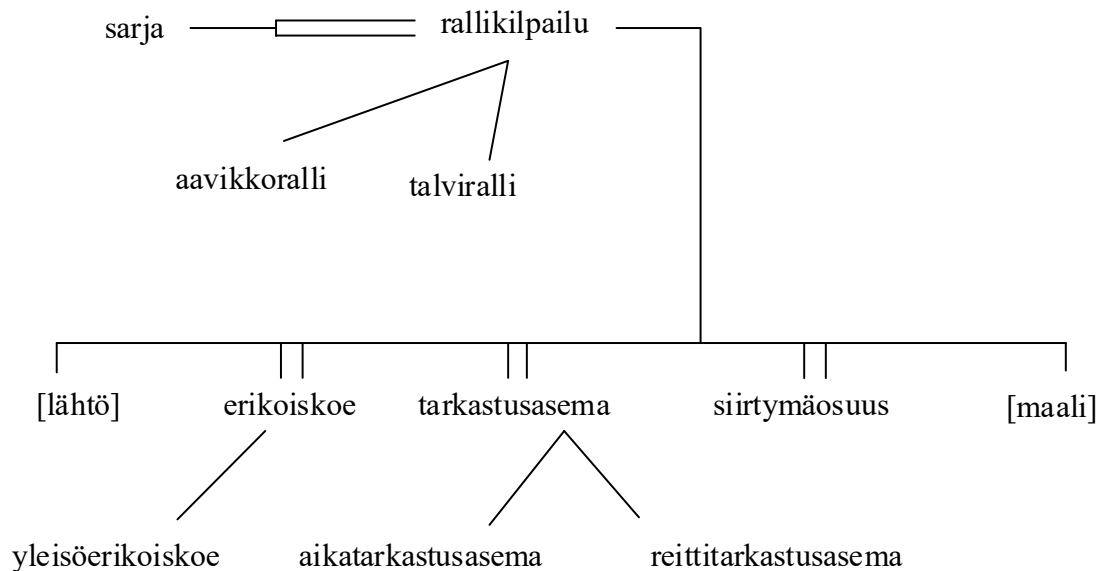
Kuva 5. Moottoriurheilu (lopullinen käsitejärjestelmä)

Kuvasta 5 on poistettu käsitteen *ralli* alakäsitteet, jotka siirrettiin osaksi rallikilpailua ja sen lähikäsitteitä kuvaavaa käsitejärjestelmää (ks. luku 6.2, kuva 6). Käsite *historic* on lisätty käsit-

teen *moottoriurheilu* alakäsitteeksi. Lisäksi käsitejärjestelmästä on tehty havainnollisempi lisäämällä siihen esimerkeiksi *moottoriurheilun* muista alakäsitteistä käsitteet *moottorikelkkaurheilu* sekä *moottoripyöräurheilu*. Näitä käsitteitä ei ole kuitenkaan määritelty sanastossa, joten ne on kuvattu käsitejärjestelmässä hakasulkeiden sisällä. Koska tämäkään käsitekaavio ei kata kaikkia *moottoriurheilun* tai *autourheilun* alakäsitteitä, on molemmilla tasoilla edelleen yhtenä alakäsitteenä kolme pistettä edustamassa puuttuvia alakäsitteitä (vrt. luku 6.1, kuva 4).

6.2 Rallikilpailu ja sen osat

Kuten edellä on mainittu, nimitys *ralli* voi viitata kahteen eri käsitteeseen: joko ralliin lajina, tai yksittäiseen rallikilpailuun. Käsitteen *rallikilpailu* ympärille piirretty käsitejärjestelmä on esitetty kuvassa 6:



Kuva 6. Rallikilpailu (käsitejärjestelmä)

Kuvassa 6 *rallikilpailu* on kuvattu käsitejärjestelmän huipulle. Useasta rallikilpailusta koostuva *sarja* on esitetty käsitekaaviossa kampadiagrammin avulla (ks. myös luku 6.5). Puudiagrammina käsitteen *rallikilpailu* hierarkkisiksi alakäsitteiksi on merkitty käsitteet *aavikkoralli* ja *talviralli*, joita on käsitelty tarkemmin luvussa 6.1.5. Lisäksi kuvan 6 käsitejärjestelmässä on kuvattu toisen kampadiagrammin avulla *rallikilpailun* koostumussuhteisia alakäsitteitä. Kuvasta nähdään, että rallikilpailussa on *lähtö* ja *maali*. Koska *lähtö* ja *maali* eivät rallin erikoiskielessä eroa merkityksestään yleiskielestä, ja niiden voidaan olettaa olevan sanaston kohderyhmälle

itsestään selviä, niitä ei ole sisällytetty sanastoon, vaan ne on esitetty käsitejärjestelmässä hakusulkeissa. Muita rallikilpailun osia ovat *erikoiskoe*, *tarkastusasema* ja *siirtymäosuus*. Ne rallikilpailun muodostavat osat, joita yhteen kilpailuun kuuluu useampia kuin yksi, on merkitty kahdella kampadiagrammin pystyviivalla. Lisäksi käsitejärjestelmään sisältyy yksi puudia-grammin avulla kuvattu hierarkkinen alakäsite käsitteelle *erikoiskoe*, sekä kaksi alakäsitettä käsitteelle *tarkastusasema*. Tässä luvussa tarkastellaan lähemmin *rallikilpailun* käsitettä.

Yksittäisestä kilpailusta käytetään AKK:n jäsenseurojen käyttämissä, tutkielman kirjoittamisen aikaan voimassa olevissa rallin säännöissä nimitystä *rallikilpailu*, ja sen määritellään olevan ”yhteiseen maaliin päättyvä kilpailu, jossa reitti ja aikatarkastusasemat (AT-asemat) on ilmoitettu ja johon sisältyy erikoiskokeita” (AKK 2018a, 53). Nimitys *ralli* vaikuttaisi kuitenkin olevan varsinkin epävirallisemmissa yhteyksissä ja harrastajien kesken hyvin yleinen: esimerkiksi Yle Urheilun (2017) uutisessa viitataan rallin MM-sarjan Australian osakilpailuun nimityksellä *Australian MM-ralli*, ja Rallimuseon EK1-kirjassa (Mäkinen 2017) puhutaan useaan otteeseen *Monte Carlon rallista*. Käsitteen *ralli* määritelmä muotoiltiin rallisanastoa varten seuraavaksi:

rallikilpailu

ralli

rallissa käytävä yksittäinen kilpailu

Rallikilpailu koostuu reitistä, jonka varrella on useita erikoiskokeita ja aikatarkastusasemia. Rallikilpailu voi jakautua useammalle päivälle.

Yllä oleva määritelmä ei täysin vastaa edellä mainittua rallin säännöistä (AKK 2018a, 53) löytyvää rallikilpailun määritelmää, sillä siinä ei mainita erikoiskokeita lainkaan. Ajatus erikoiskokeista sisältyy kuitenkin tässä sanastossa jo määritelmään rallista lajina. Tämän vuoksi erikoiskokeiden mainitseminen tässä määritelmässä olisi turhaa. Määritelmään on kuitenkin sisällytetty huomautus, joka kuvailee rallikilpailua tarkemmin, ja jossa erikoiskokeet on mainittu.

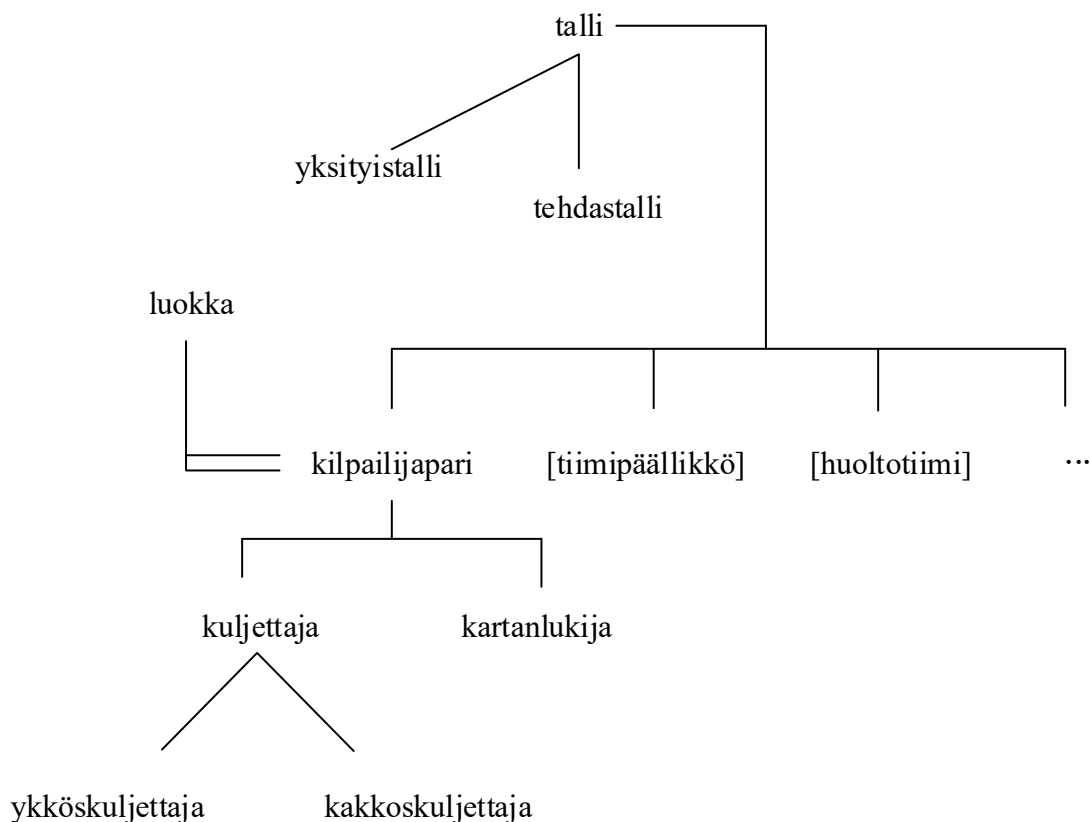
Suomen tapaan myös saksassa käytetään termiä *Rallye* kahdessa merkityksessä. Koko lajiin viittaamisen lisäksi termi *Rallye* viittaa myös yksittäisiin kilpailuihin, ja sitä käytetään tässä merkityksessä myös rallin virallisissa saksalaisissa säännöissä (DMSB 2017a). Samoissa säännöissä yksittäiseen rallikilpailuun viitataan myös termillä *Rallyeveranstaltung*, jonka määritellään alkavan ”*dem Tag der Dokumentenabnahme oder der Besichtigung (je nach dem, was früher beginnt)*” ja päättyvän ”*mit dem Aushang der offiziellen Endergebnisse*” (mts. 7–8). Säännöissä todetaan myös, että ”[d]er Wettbewerb der Rallye beginnt an der ersten Zeitkontrolle” ja että ”[d]er Wettbewerb der Rallye endet an der letzten Zeitkontrolle” (mp.). Näin ollen

säännöissä erotetaan toisistaan ralli tapahtumana sekä rallin kilpailuosuus. Tähän kilpailuosuuteen viitataan samoissa säännöissä myöhemmin termillä *Rallye*, kun listataan sääntöjen mukaiseen rallitapahtumaan kuuluvia osia (DMSB 2017a, 12). Termin *Rallye* voidaan siis tulkita viittaavan siihen osaan tapahtumaa, jossa varsinainen kilpailu tapahtuu, käytännössä siis erikoiskokeita, siirtymäosuuksia ja tarkistusasemia.

On kuitenkin otettava myös huomioon, että esimerkiksi Saksassa ajettavaan WRC-luokan osakilpailuun viitataan nimityksellä *die Rallye Deutschland* (esim. ADAC Motorsport c, DMV Motorsport 2017), jolloin voidaan viitata myös koko tapahtumaan, ei pelkästään kilpailuosuuteen. Suomenkielisiä termejä *ralli* ja *rallikilpailu* voidaan käyttää samalla tavalla, minkä vuoksi termi *Rallye* vastaa niitä tämän sanaston käyttötarkoituksen kannalta riittävän hyvin.

6.3 Ralliin osallistuvat henkilöt

Kuten luvussa 5.6 on todettu, yksi rallisanaston sisältämistä osa-alueista on ralliin osallistuvat henkilöt. Näistä henkilöistä merkittävimmät ovat ne, jotka istuvat kilpailun aikana ralliauton sisällä: kuljettaja ja kartanlukija. Käsitteitä, jotka edustavat ralliin osallistuvia henkilöitä, on rallisanastossa kuvattu kuvan 7 mukaisessa käsitejärjestelmässä:



Kuva 7. Talli (käsitejärjestelmä)

Kuvan 7 käsitejärjestelmässä ylimpänä käsitteenä on *talli*, jolla viitataan ralliin osallistuvaan organisaatioon. Talleja on kahdenlaisia: *yksityistalleja* ja *tehdastalleja*, joiden keskeisin ero on tallin toiminnan rahoituksen lähde. Nämä käsitteen *talli* alakäsitteet on merkitty käsitejärjestelmään puudiagrammina. Tallin muodostavia henkilöitä on havainnollistettu kuvassa 7 erillisellä kampadiagrammilla. Koska tallien koko ja siihen kuuluvien jäsenten määrä ja vastualueet vaihtelevat, on rallisanastoon sisällytetty tallin jäsenistä ainoastaan *kilpailijapari*. Keskenään kilpailevat kilpailijaparit muodostavat *luokan*, mitä käsitejärjestelmässä on kuvattu kaksipiikkisellä kampadiagrammilla. Käsitettä *luokka* tarkastellaan yksityiskohtaisemmin luvussa 6.5. Tässä luvussa tarkastelun kohteena ovat käsitteen *kilpailijapari* alakäsitteet: kilpailuun ralliautossa osallistuvat *kuljettaja* ja *kartanlukija*.

Käsitteille *kuljettaja* ja *kartanlukija* ei tiedonhaussa löytynyt rallisanastoon sopivia valmiita määritelmiä, minkä vuoksi sellaiset on laadittava itse. Lähtökohdaksi määritelmille otettiin kun-kin kuljettajapariin kuuluvan henkilön tehtävä ja toimenkuva.

Rallin suomalaisissa säännöissä (AKK 2018a, 56) kuljettajaan ja kartanlukijaan viitataan mainittujen termien lisäksi myös termeillä *1-ohjaaja* ja *2-ohjaaja*. Säännöissä todetaan, että ”[s]arjakilpailuissa ainoastaan kilpailuun ilmoittautunut 1-ohjaaja saa ajaa erikoiskokeilla” (mp.). Termille *kuljettaja* on yleisesti käytössä kaksi muutakin synonyymia: *rallikuski* ja *rallikuljettaja* (esim. Forsström 2014, Ranta 2016, Tuomari 2017). Myös näillä termeillä viitataan nimenomaan sellaisiin henkilöihin, jotka tulleet tunnetuksi ralliautossa kuljettajan paikalla istuvana henkilönä: esimerkiksi Forsström (2014) nimeää ”TOP 10: Kaikkien aikojen suomalaiset rallikuskit” -listauksessaan muiden muassa Mikko Hirvosen, Henri Toivosen ja Timo Mäkisen. Tämän perusteella käsitteen *kuljettaja* erottavaksi piirteeksi voidaan todeta se, että hän kuljettaa ralliautoa kilpailun aikana. Tämän vuoksi olen muotoillut *kuljettajan* määritelmän seuraavasti:

kuljettaja
rallikuljettaja
rallikuski
1-ohjaaja
kilpailijaparin jäsen, joka kuljettaa ralliautoa

Edellä mainituista synonyymeista *1-ohjaaja* on käytössä lähinnä virallisemmissa yhteyksissä, esimerkiksi säännöissä (AKK 2018a, AKK2018h) ja yksittäisten kilpailujen kilpailijaluettelossa (Lake City Rally 2017), eikä se siksi ole paras vaihtoehto käytettäväksi Rallimuseon opastuksella, joka on luonteeltaan huomattavasti edellä mainittuja epävirallisempi käyttöyhteys. Tämän sanaston käyttötarkoituksen kannalta muut mainitut termit ovat sopivampia, minkä

vuoksi termi *1-ohjaaja* on tarkoituksenmukaista esittää valmiissa sanastossa synonyymeistä viimeisenä.

Kuten edellä on todettu, kuljettajan lisäksi autossa on rallikilpailun aikana toinenkin henkilö, josta rallin säännöissä (AKK 2018a, 56) käytetään nimityksiä *2-ohjaaja* ja *kartanlukija*. Termistä *kartanlukija* käytetään yleisesti myös synonyymia *kartturi* (esim. Gynther 2017). Termiä *2-ohjaaja* käytetään samanlaisissa yhteyksissä kuin edellä mainittua termiä *1-ohjaaja*. Kosunen racing (s.d.) kuvailee kartanlukijan tehtäviä seuraavasti: ”Kartanlukijan tehtävä on tietysti lukea nuottivihkoon kirjoitetut nuotit oikeassa rytmissä erikoiskokeen edetessä.” Tämä tehtävä muodostaa käsitteen *kartanlukija* erottavan käsitepiirteen, jonka avulla muodostan käsitteen määritelmän. Jotta määritelmä kattaisi kartanlukijan kaikki tehtävät, on otettava huomioon myös se, että Kosunen racingin (mt.) mukaan ”[...] kartturi huolehtii autokunnan oikea-aikaisesta saapumisesta aikatarkastusasemille sekä tähän liittyvistä asiakirjoista.” Käytännössä tämä tarkoittaa siis tiekirjasta ja sen noudattamisesta huolehtimista. Kun yhdistän edellä mainitut tehtävät yhdeksi erottavaksi piirteeksi, muodostuu tätä sanastoa varten laadittu *kartanlukijan* määritelmä seuraavaksi:

kartanlukija

kartturi

2-ohjaaja

kilpailijaparin jäsen, joka lukee kuljettajalle nuotit tai tiekirjan merkinnät

Kartanlukijan tehtävä on helpottaa kuljettajan työtä kertomalla, mitä reitillä on seuraavaksi edessä. Kartanlukija huolehtii myös siitä, että kuljettajapari saapuu aikatarkastusasemille oikeaan aikaan.

Kuvan 7 käsitejärjestelmässä tämän luvun alussa käsitteelle *kuljettaja* on esitetty kaksi alakäsitettä: *ykköskuljettaja* ja *kakkoskuljettaja*. Näillä termeillä viitataan yleisesti kuljettajien väliseen hierarkiaan tilanteessa, jossa jonkin tallin nimissä rallikilpailuun tai sarjaan osallistuu useampi kuin yksi kuljettaja: esimerkiksi MTV Sportin (2010) uutisessa kuljettaja Jari-Matti Latvala, johon uutisessa viitataan nimityksellä *kakkoskuski*, toteaa, että ”Mikko [Hirvonen] on ykköskuljettaja.” Tällaisissa tapauksissa termiä käytetään usein yhdessä jonkin tietyn tallin nimen kanssa, esimerkiksi ”Toyota-tallin ykköskuski” (Keski-Uusimaa 2017).

Kuitenkin, esimerkiksi Pasanen (2008, 26) käyttää pro gradu -tutkielmassaan nimityksiä *ykköskuljettaja* ja *kakkoskuljettaja* viittaamaan kuljettajaan ja kartanlukijaan. Termi *ykköskuljettaja* on tässä merkityksessä harvinainen, sillä muita esimerkkejä vastaavanlaisesta käytöstä on vaikea löytää. Sen sijaan termiä *kakkoskuljettaja* käytetään urheilu-uutisoinnissa viittaamaan kartanlukijaan huomattavan usein: esimerkiksi sanomalehti Keskisuomalaisen (2017) ralliuutisessa mainitaan ”Latvalan kakkoskuljettaja Miikka Anttila”, vaikka Miikka Anttila tunnetaan

nimenomaan Jari-Matti Latvalan kartanlukijana, eikä samassa tallissa kuljettajana kilpailevana kuljettajana. Myös Neste Rally Finlandin (2017) kotisivuilla julkaistussa jutussa viitataan kartanlukija Tomi Tuomiseen nimityksellä *kakkoskuljettaja*. Samaan tapaan käytetään myös termiä *kakkoskuski* (esim. Korpela 2017). Tässä merkityksessä termiä käytetään usein yhdistettynä jonkun kuljettajan nimeen, kuten ensimmäisessä esimerkissäkin.

Sanomalehtilähteiden ja pro gradu -tutkielman osalta voisi olla mahdollista, että edellä esitetyn esimerkin kaltainen *kakkoskuljettaja*-termin käyttö termin *kartanlukija* synonyyminä olisi virheellisesti muokattu muoto termistä *2-ohjaaja*. Koska termiä kuitenkin käytetään myös Suomen merkittävimmän rallitapahtuman viestinnässä (Neste Rally Finland 2017), myös tämä käyttö-tapa vaikuttaa rallin erikoisalalla vakiintuneelta.

Koska termillä *kakkoskuljettaja* viitataan niin yleisesti myös kartanlukijaan, se on syytä sisällyttää sanastoon termin *kartanlukija* synonyymina. Sen käyttöä tässä merkityksessä ei kuitenkaan voida Rallimuseon oppaille suositella, kun käytössä on myös vaihtoehtoja, joissa samanaista sekaantumisen vaaraa ei ole. Tämän vuoksi määritelmän oheen on lisätty huomautus siitä, että termeillä *kakkoskuljettaja* ja *kakkoskuski* on kaksi mahdollista merkitystä.

Saksassa molempiin kilpailijaparin jäseniin viitataan virallisten sääntöjen mukaan nimityksellä *Fahrer* (DMSB 2017a, 8). Lisäksi säännöissä todetaan, että ”[d]ie beiden Fahrer werden als Fahrer und Beifahrer bezeichnet.” (Mp.) Toisin kuin suomalaisissa säännöissä (AKK 2018a), saksalaisissa säännöissä todetaan, että molemmat kuljettajista saavat kuljettaa autoa kilpailun aikana (DMSB 2017a, 8). Käytännössä kuitenkin termillä *Fahrer* viitataan lähinnä nimenomaan siihen kuljettajaparin jäseneseen, joka ralliautoa normaalitilanteessa kuljettaa: esimerkiksi Peacock ja Heinz (2017) listaavat kahdeksan nimenomaan kuljettajina kilpailevaa henkilöä ot-sikolla ”Rallyefahrer, die du kennenlernen musst!” Lisäksi käytössä ovat termit *Rallye-Pilot* ja *Pilot*, joilla viitataan niin ikään ralliauto kuljettaviin tai kuljettaneisiin henkilöihin (esim. Motorsport-magazin.com 2016). Koska kaikki edellä mainitut termit viittaavat ralliautoa kilpailussa kuljettavaan henkilöön, ne soveltuvat suomenkielisen termin *kuljettaja* vastineeksi. Vaikka nimitystä *Fahrer* käytetäänkin virallisissa säännöissä, se on yleinen myös muissa, epävirallisemmissa yhteyksissä, toisin kuin suomen *1-ohjaaja*. Koska termi on käytössä sekä säännöissä, että yleisesti muutenkin, on perusteltua esittää termi *Fahrer* sanastossa vastineista ensimmäisenä ja sopivimpana.

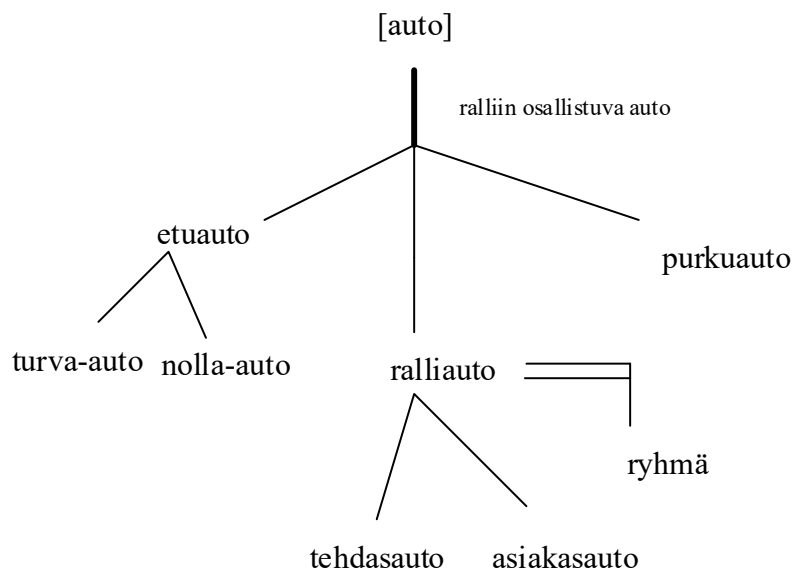
Kilpailijaparin toiseen jäseneseen viitataan saksalaisissa säännöissä myös termillä *Beifahrer* (DMSB 2017a, 8). Kyseinen termi on käytössä laajasti myös muissa teksteissä, joissa sillä viitataan henkilöön, jonka tehtävä on tukea kuljettajan työtä ja lukea reitistä tehtyjä muistiinpanoja

erikoiskokeen aikana (esim. Rott 2016; Bökamp s.d.). DMSB:n lajikuvauksessa (DMSB d) kilpailijaparin jäseniä luonnehditaan seuraavasti: ”*Neben dem Fahrer ist der Co-Pilot Bestandteil der Crew. Er liest das Roadbook, in dem Informationen über den Streckenverlauf angegeben sind und sagt damit seinem Piloten, wo es langgeht.*” Näin ollen myös termillä *Co-Pilot* viitataan kartanlukijaan, jonka tehtävä vastaa hyvin suomenkielistä määritelmää. Termistä *Co-Pilot* on käytössä myös välimerkitön muoto *Copilot* (esim. ADAC Schleswig-Holstein s.d.), joka kuitenkin on välimerkillistä muotoa harvinaisempi.

Kaikki edellä mainitut termit vastaavat hyvin termiä *kartanlukija*. Samaan tapaan kuin termin *Fahrer* yhteydessä, on sanastossa vastine *Beifahrer* esitetty ensimmäisenä, sillä sitä käytetään niin lajin säännöissä kuin yleisesti muissakin yhteyksissä.

6.4 Ralliin osallistuvat autot

Rallissa tärkeässä roolissa ovat tietenkin autot. Varsinaiseen kilpailuun osallistuvien autojen lisäksi oma roolinsa rallissa on myös muutamilla muilla autoilla. Käsitteet, jotka kuvaavat ralliin tavalla tai toisella osallistuvia autoja, on koottu käsitejärjestelmäksi kuvaan 8:



Kuva 8. Ralliin osallistuvat autot (käsitejärjestelmä)

Kuvassa 8 käsitejärjestelmän ylimpänä käsitteenä on *auto*, jota ei tässä sanastossa ole määritetty. Koska autoja on olemassa niin monenlaisia ja moneen tarkoitukseen, tässä sanastossa ja kuvan 8 käsitejärjestelmässä on kuvattu vain sellaiset autot, jotka osallistuvat tavalla tai toisella

ralliin. Tämä jakoperuste on myös esitetty kuvan 8 käsitekaaviossa hieman muuta tekstiä pienemmällä fontilla. Ralliin osallistuvia autoja ovat siis *etuauto*, *ralliauto* ja *purkuauto*, jotka kaikki ajavat vuorollaan rallikilpailuun sisältyvän erikoiskokeen, ja joita tarkastellaan lähemmin luvuissa 6.4.1 ja 6.4.2. Käsitekaavioon on myös merkitty kampadiagrammin avulla useasta ralliautosta muodostuva käsite *ryhmä*, jota analysoidaan tarkemmin luvussa 6.5. Lisäksi kaaviossa on myös nimetty kaksi hierarkkista alakäsitettä käsitteelle *ralliauto*: *tehdasauto*, jolla viitataan autovalmistajan tehdastallin käyttöön valmistamaan ralliautoon, sekä *asiakasauto*, joka puolestaan on valmistettu yksityistallille myytäväksi.

6.4.1 Ralliauto

Edellä mainituista käsitteistä keskeisin on *ralliauto*. Ralliauton muista lukuisista erilaisista autoista erottaa se, että sillä osallistutaan rallikilpailuihin tai harrastetaan rallia muutoin. Periaatteessa ralliauto voitaisiin siis määritellä autoksi, jolla ajetaan rallia. Käytännössä rallia ei kuitenkaan saa ajaa millä tahansa autolla, vaan autoille on asetettu tiettyjä vaatimuksia. AKK:n lajikuvauksessa (AKK b) todetaan, että ”[r]allikilpailuissa auton tulee olla luokiteltuna joko kansallisesti tai kansainvälisesti johonkin tiettyyn ryhmään, sekä luokkaan.” Luokittelulla viitataan FIA:n laatimiin luokituksiin. Koska useissa autourheilulajeissa käytetään samoja luokituksia, luokiteltu auto ei välttämättä automaattisesti ole ralliauto, vaan se voi olla tarkoitettu myös muihin lajeihin. Näiden piirteiden perusteella olen muotoillut käsitteen *ralliauto* määritelmän tätä sanastoa varten seuraavasti:

ralliauto

Rallyewagen, Rallyefahrzeug

auto, jolla ajetaan rallia ja joka on luokiteltu kuuluvaksi johonkin kansainväliseen tai kansalliseen ryhmään ja luokkaan

Määritelmä sisältää maininnan sekä siitä, että autolla ajetaan rallia, että luokittelun tarpeesta. Näin määritelmä ei ole liian laaja eikä liian suppea. Lisäksi määritelmään sisältyy ajatus katsastuksesta, jota ilman rallin ajaminen ei ole mahdollista, eikä autoa voida siis katsoa ralliautoksi. Määritelmässä esiintyviä termejä *ryhmä* ja *luokka* on analysoitu tarkemmin luvussa 6.5.

Ajoneuvosta, jolla rallia ajetaan, käytetään esimerkiksi DMSB:n ralliautojen katsastusta käsittelevässä tiedotteessa (DMSB 2013) nimityksiä *Rallyefahrzeug*, *Rallyeauto*, *Wettbewerbsfahrzeug* ja *Rallyebolide*. Edellä mainituista *Wettbewerbsfahrzeug* on yleisemmän tason nimitys ajoneuvolle, jolla ajetaan kilpaa, ja sitä käytetään esimerkiksi ADMV:n lajikuvauksissa (ADMV a) viittaamaan myös erilaisiin moottoripyöriin ja autoihin, joita ei voi katsoa ralliautoiksi. Saksalaisissa rallin säännöissä (DMSB 2017a) sekä Saksan kansallisen mestaruussarjan

säännöissä (ADAC 2017) lajissa käytettäviin ajoneuvoihin viitataan nimityksillä *Fahrzeug* ja *Rallyefahrzeug*. Nimitys *Rallyebolide* puolestaan on harvinaisin, eikä sitä käytetä virallisemmissa yhteyksissä lainkaan. Teksteissä, joissa käytetään nimitystä *Rallyebolide*, nimitystä ei lähtökohtaisesti käytetä ainoana ralliautoon viittaavana nimityksenä, vaan teksteissä käytetään lisäksi esimerkiksi nimitystä *Fahrzeug* (esim. Opel Motorsport 2013, Koch 2014). Termistä *Rallyeauto* on käytössä myös välimerkillinen muoto *Rallye-Auto* (esim. Haupt 2017).

Edellä mainitut termit *Rallyefahrzeug*, *Rallyewagen*, *Rallyeauto* ja *Rallyebolide* soveltuvat termin *ralliauto* vastineiksi, sillä ADMV:n lajikuvauksen mukaan rallissa käytettävät ajoneuvot ovat ”homologierte Pkw mit spezieller Sicherheitsausstattung” (ADMV b). *Homologierung* viittaa myös suomenkielisessä määritelmässä mainittuun luokitteluun, minkä vuoksi voidaan todeta, että myös Saksassa ralliautolta edellytetään luokittelua. Vastineista sopivimmaksi eli sanastossa ensimmäisenä esitettäväksi voidaan katsoa *Rallyefahrzeug*, joka on paitsi käytössä lajin saksalaisissa säännöissä (DMSB 2017a), myös yleisin. Viimeisenä sanastossa esitetään *Rallyebolide*, joka on selkeästi harvinaisempi ja tyyliltään epävirallisempi.

6.4.2 Etuauto, nolla-auto, turva-auto ja purkuauto

Ennen rallikilpailun erikoiskokeen alkamista reitti tarkistetaan. Erikoiskokeen ennen kilpailijoita ajavia, kilpailun järjestäjän paikalle hankkimia autoja kutsutaan *etuautoiksi* (Leppämäki 2016). Joissakin, erityisesti asfaltilla ajettavissa kilpailuissa myös talleilla tai yksittäisillä kilpailijoilla on ennen varsinaista kilpailua mahdollisuus lähettää erikoiskokeelle omia etuautojaan, jotka raportoivat reitin keli- ja pito-ominaisuuksista kilpailijaparille (MTV Sport 2011). Käytännössä *etuauton* erottava piirre on siis erikoiskokeen ajaminen ennen kilpailua. Lopulliseen sanastoon olen muotoillut määritelmän edellä mainittujen luonnehdintojen perusteella seuraavasti:

etuauto

auto, joka ajaa erikoiskokeen läpi ennen kilpailijoita

Kilpailun järjestäjän etuautot (turva-autot ja nolla-autot) parantavat kilpailun turvallisuutta tarkistamalla erikoiskokeen toimivuuden ja varoittamalla yleisöä ensimmäisen kilpailijan lähestymisestä. Joissakin rallikilpailuissa sallitaan myös tallien ja kilpailijoiden omat etuautot, jotka välittävät kilpailijoille tietoa erikoiskokeen olosuhteista.

Termin *etuauto* määritelmä kattaa molemmat etuauton alakäsitteistä, joita tarkastellaan perusteellisemmin jäljempänä. Määritelmään sisältyvä huomautus tarkoittaa etuautojen kahta erilaista tehtävää.

Etuauton alakäsitteiksi on kuvan 8 käsitejärjestelmässä merkitty *turva-auto* ja *nolla-auto*. Rallin sääntöjen (AKK 2018a, 64) mukaan turva-autoja voi olla korkeintaan kaksi, joista ensimmäisen (Turva 1) tehtävä on ”tarkastaa kilpailijoiden kannalta turvallisuuteen vaikuttavat asiat” sekä ”[e]rikoiskokeiden merkitseminen ja merkkien vartiointi, ja toisen (Turva 2) ”tarkastaa yleisöturvallisuus”. Molempien turva-autojen tehtävä on siis varmistua siitä, että erikoiskokeen ajaminen ei aiheuta vaaraa kilpailijoille eikä yleisölle. Lisäksi säännöissä mainitaan, että ”Turva 1- ja Turva 2-autojen tulee olla siviiliautoja eikä ohjaajilla saa olla ajovarusteita” (mp.). Tämän perusteella olen laatinut käsitteen määritelmän tätä sanastoa varten seuraavasti:

turva-auto

etuauto, joka tarkastaa erikoiskokeen turvallisuuden

Turva-autoja voi olla useampia kuin yksi. Turva-autojen tehtävä on tarkistaa erikoiskokeen turvallisuus sekä kilpailijoiden että yleisön turvallisuuden kannalta. Turva-autot ovat siviiliautoja, eivätkä ohjaajat käytä turvavarusteita.

Määritelmässä on yhdistetty rallin sääntöjen (AKK 2018a) mukaisten molempien turva-autojen tehtävät yhdeksi erottavaksi käsitepiirteeksi. Huomautuksessa on tarkennettu turva-autojen määrää sekä sitä, että turva-autojen tavoitteena on parantaa paitsi kilpailijoiden, myös yleisön turvallisuutta.

Nolla-autoista käytetään myös nimitystä 0-auto (esim. AKK 2018a, 63). Nolla-autoille, jotka voivat olla rallin sääntöjen mukaisia kilpa-autoja tai siviiliautoja, nimetään kolme eri tehtävää: 000-auton tehtävä on ”tarkastaa ajanoton ja lähettäjän toiminta”, 00-auton puolestaan ”varmistaa kilpailun joustava käynnistyminen”, ja 0-auton ”suorittaa EK kilpailunomaisesti”, tai, mikäli 0-autona toimii siviiliauto, sen tehtävä on 00-auton tapaan ”varmistaa kilpailun joustava käynnistyminen”. (AKK 2018a, 64.) Näin ollen sääntöjen mukaisesti järjestetyssä kilpailussa on usein kolme nolla-autoa, joiden tehtävät liittyvät erikoiskokeen sujuvan suorittamisen varmistamiseen. Kilpailun järjestelyjen sujuvuuden varmistaminen on siis erottava käsitepiirre, joka rajaa nolla-auton muista ralliin osallisista autoista. Tämän perusteella muotoilen määritelmän käsitteelle *nolla-auto*:

nolla-auto

0-auto

etuauto, joka tarkastaa erikoiskokeen järjestelyjen toimivuuden

Nolla-autoja on usein kolme: 000-auto, 00-auto sekä 0-auto. Nolla-auto voi olla rallin sääntöjen mukainen ralliauto tai siviiliauto. Juuri ennen kilpailijoita erikoiskokeelle lähtevä 0-auto ajaa reitin kilpailunomaisesti, vaikka se ei kilpailuun osallistukaan.

Kilpailijoiden jälkeen erikoiskokeen ajaa *purkuauto*. Rallin säännöissä (AKK 2018a, 64) kerrotaan purkuautosta ja sen tehtävistä: ”Purkuauton tehtävänä on toimia merkkinä erikoiskokeen

suorittamisen päättymisestä. Purkuauto kiertää reitin viimeisen kilpailijaparin perässä huomioiden kilpailijoiden maksimimyöhästymisajat”. Näiden tietojen perusteella laadin termin *purkuauto* määritelmän tätä sanastoa varten seuraavasti:

purkuauto

auto, joka ajaa erikoiskokeen läpi sen loputtua

Purkuauton tehtävä on ilmoittaa yleisölle, että erikoiskokeen suorittaminen on päättynyt.

Vastineiden löytäminen termeille *etuauto*, *nolla-auto* ja *purkuauto* on yksi tämän sanastotyöprosessin suurimmista haasteista, sillä suomen- ja saksankieliset käsitteet eivät tässä kohta kaikkialta osin vastaa toisiaan. Saksan kielessä on oma käsitteensä autoille, jotka ajavat erikoiskokeen läpi, mutta eivät osallistu kilpailuun, sillä esimerkiksi autourheiluseura MSC Wahlscheid (s.d.) toteaa seuraavaa: ”Fahrzeuge die nicht in das Reglement passen, fahren als sogenannte Vorauswagen vor der eigentlichen Wertungsprüfung.” Tämän kuvauksen perusteella käsitteeseen *Vorauswagen* vaikuttaisivat sisältyvän kaikki erikoiskokeen ennen varsinaisia kilpailijoita ajavat autot. Saksalaisissa rallin säännöissä (DMSB 2017a, 54) puolestaan viitataan autoihin, joista käytetään nimitystä *0-Fahrzeug*: ”Es sind mindestens zwei 0-Fahrzeuge [...], dessen Kennzeichnung freigestellt wird, nach den Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.4.4. einzusetzen.” Näihin autoihin viitataan myös termillä *Vorwagen* (mp.). *0-Fahrzeug* -autojen tehtävistä ei saksankielisissä säännöissä mainita mitään, vaan säännöissä viitataan FIA:n autourheilun kansainvälisten säännösten liitteen H artiklaan 5.4.4 (vrt. lainaus edellä). Kohta, johon säännöissä viitataan, löytyy myös DMSB:n tuottamasta FIA:n englanninkielisen dokumentin saksankielisestä käännöksestä (DMSB 2017b, 46), ja siinä käytetään termiä *schnelle Vorauswagen* viittaamaan numeroilla 000, 00, ja 0 sekä tekstillä *SAFETY* tai *SECURITE* varustettuina erikoiskokeen läpiajavista autoista. Lisäksi dokumentissa todetaan seuraavaa:

Die Fahrer und Beifahrer der schnellen Vorauswagen müssen eine gewissen [sic] Rallye-Erfahrung haben, so dass sie in der Lage sind, in angemessener Geschwindigkeit sicher zu fahren und dem Rallyeleiter vollständige Information und Berichte über die Bedingungen entlang der Strecke geben zu können. Die 0-Fahrzeuge müssen weiterhin die Zeitnahmeuhren und die Vertrautheit der Zeitnehmer mit den Eintragungen auf den Kontrollkarten überprüfen. (DMSB 2017b, 46).

Edellä oleva lainaus viittaisi käsitteen *0-Fahrzeug* vastaavan suomen *nolla-autoa* melko hyvin, sillä myös niiden oletetaan raportoivan kilpailun järjestäjille erikoiskokeen olosuhteista ja ajanoton toiminnasta. Lisäksi käsitteellä on yhteistä suomenkielisen käsitteen *turva-auto* kanssa, erityisesti aiemmin mainitun *SAFETY*- tai *SECURITE* -merkinnän vuoksi. Saksalaisissa säännöissä (DMSB 2017a) ei nimetä erikseen autoa, jonka tehtävät vastaisivat suomalaista *turva-autoa*. Säännöissä (mts. 54) kuitenkin todetaan, että ”[m]indestens ein 0 Fahrzeug sollte ein Serienfahrzeug ohne Wettbewerbsausrüstungen sein, deren Besatzungen keine Helme tragen.”

Tämä vastaa pitkälti AKK:n sääntöjen (AKK 2018a, 64) kuvausta turva-auton ominaisuuksista, mikä viittaa siihen, että turva-auton tehtäviä hoitavat saksalaisten sääntöjen mukaisesti järjestetyissä kilpailuissa nolla-autot. Tämän perusteella suoraa vastinetta suomenkieliselle käsitteelle *turva-auto* ei siis ole Saksassa olemassa, vaan saksalaisessa käsitejärjestelmässä on vain yhdenlaisia kilpailun järjestäjän etuautoja. Koska sekä termejä *Vorauswagen* ja *Vorwagen* käytetään DMSB:n dokumenteissa viittaamaan samaan asiaan kuin termi *0-Fahrzeug*, voidaan kaikki kolme termiä katsoa toistensa synonyymeiksi ja suomenkielisten termien *nolla-auto* sekä *turva-auto* lähivastineiksi. Näiden lisäksi käytössä on myös termi *Vorausfahrzeug* (esim. Dirnbeck 2016), joka voidaan myös laskea tähän synonyymien joukkoon. Koska saksankieliset termit kattavat sekä *etuauton* että *nolla-auton* suomenkielisiä käsitteitä vastaavan alan, on vastineet merkitty määriteltävää käsitettä laajemmaksi oikealle aukeavan erisuuruusmerkin (<) avulla (vrt. luvussa 5.2.3 esitelty merkintätavat). Termien *nolla-auto* ja *turva-auto* osalta vastineiden käyttöä on sanastossa kommentoitu seuraavasti:

nolla-auto, 0-auto

< **0-Fahrzeug**

< **Vorauswagen**

< **Vorwagen**

< **Vorausfahrzeug**

etuauto, joka tarkastaa erikoiskokeen järjestelyjen toimivuuden

Nolla-autoja on usein kolme: 000-auto, 00-auto sekä 0-auto. Nolla-auto voi olla rallin sääntöjen mukainen ralliauto tai siviiliauto. Juuri ennen kilpailijoita erikoiskokeelle lähtevä 0-auto ajaa reitin kilpailunomaisesti, vaikka se ei kilpailuun osallistukaan.

Käytännössä saksankieliset termit voivat viitata myös turva-autoon. Saksalaisten sääntöjen mukaan yhden nolla-autoista on oltava siviiliauto.

turva-auto

< **Vorauswagen**

< **Vorwagen**

< **Vorausfahrzeug**

< **0-Fahrzeug**

etuauto, joka tarkastaa erikoiskokeen turvallisuuden

Turva-autoja voi useampia kuin yksi. Turva-autojen tehtävä on tarkistaa erikoiskokeen turvallisuus sekä kilpailijoiden että yleisön turvallisuuden kannalta. Turva-autot ovat siviiliautoja, eivätkä ohjaajat käytä turvavarusteita.

Saksan kielessä ei ole omaa nimitystä turva-autolle. Vastaavia tehtäviä hoitavat käytännössä nolla-autot, joihin voidaan viitata samoilla saksankielisillä termeillä.

Kun etsitään saksankielisiä vastineita termille *etuauto*, on otettava huomioon sekä kilpailun järjestäjän etuautot, että tallien omat etuautot. Kilpailun järjestäjän etuautoja ovat käytännössä *nolla- ja turva-autot*, joiden saksankieliset vastineita on käsitelty edellä. Näiden termien lisäksi Saksassa on käytössä oma terminsä tallien etuautoille: termillä *Safety Crew* viitataan autoihin, jotka raportoivat erikoiskokeen tie- ja keliolosuhteista kilpailijaparille ennen kilpailun alkua (esim. Motorsport-total.com 2016b).

Alakäsitteiksi *Safety Crew* -käsitteelle voidaan katsoa käsitteet *Schotterspion*, *Gravel-Crew*, *Eisspion* ja *Eis-Crew*. Edellä mainitut termit mainitaan saksalaisen rallilehden sivuilla julkais-
tussa sanastossa (Rallye-Magazin s.d., s.v. *Schotterspion*). Sanasto kuvailee *Eisspion*-käsitettä seuraavasti: ”Bis eine Stunde vor dem Start des ersten Wettbewerbfahrzeugs [sic] fahren die so
genannten Eisspione [...] die Prüfungen ab und optimieren noch einmal den Aufschrieb. Dabei
achten sie insbesondere auf Eisplatten und feuchte Stellen.” (Mt.) Näin ollen *Eisspion*-autojen
tehtävä on tarkkailla talvisissa olosuhteissa ajettavaa reittiä ja tien kuntoa sekä raportoida niistä
kilpailijaparille, mikä vastaa hyvin tallien omien etuautojen suomenkielisen määritelmän mu-
kaista tehtävää. Käytössä on myös välimerkillinen muoto *Eis-Spion* (esim. Motorsport-maga-
zin.com 2017), joka tosin vaikuttaisi olevan hieman välimerkitöntä versiota harvinaisempi. Ter-
mit *Schotterspion*, *Schotter-Spion* ja *Gravel-Crew* puolestaan viittaavat henkilöihin, jotka tar-
kastavat tien kunnon muissa kuin lumisissa tai jäisissä olosuhteissa (esim. Volkswagen Motor-
sport 2014; Motorsport-total.com 2016b).

Termit *Safety Crew*, *Eisspion*, *Gravel-Crew* ja *Schotterspion* vastaavat suomenkielistä etuauton
käsitettä tallien omien etuautojen osalta. Tämän vuoksi ne on merkitty sanastossa määritelyä
käsitettä suppeammaksi vasemmalle aukeavan erisuuruusmerkin avulla. (>). Koska suomen-
kielisellä termillä *etuauto* voidaan kuitenkin viitata myös kilpailun järjestäjän etuautoihin, on
tässä sanastossa nimetty termin *etuauto* vastineiksi myös termit *Vorauswagen*, *Vorwagen*, *Vo-
rausfahrzeug* ja *0-Fahrzeug*. Koska nämä termit eivät puolestaan kata tallien etuautoja, myös
ne on merkitty sanastossa määritelyä suomenkielistä käsitettä suppeammiksi. Lisäksi kahden-
tyyppiset vastineet on erotettu toisistaan väliotsikoilla. Määritelmän oheen on myös sisällytetty
huomautus saksankielisten termien käytöstä:

etuauto

kilpailun järjestäjän etuautosta:

- > **Vorauswagen**
- > **Vorwagen**
- > **Vorausfahrzeug**
- > **0-Fahrzeug**

tallin tai kilpailijan omasta etuautosta:

- > **Safety Crew**
- > **Eisspion**
- > **Gravel-Crew**
- > **Schotterspion**

auto, joka ajaa erikoiskokeen läpi ennen kilpailijoita

Kilpailun järjestäjän etuautot (turva-autot ja nolla-autot) parantavat kilpailun turvallisuutta tar-
kistamalla erikoiskokeen toimivuuden ja varoittamalla yleisöä ensimmäisen kilpailijan lähesty-
misestä. Joissakin rallikilpailuissa sallitaan myös tallien ja kilpailijoiden omat etuautot, jotka
välittävät kilpailijoille tietoa erikoiskokeen olosuhteista.

Saksankieliset termit *Vorauswagen*, *Vorwagen* ja *Vorausfahrzeug* viittaavat kilpailun järjestäjän
nolla-autoihin. Termi *Safety Crew* viittaa henkilöön tai henkilöihin, jotka ajavat erikoiskokeen

ennen varsinaista kilpailua ja raportoivat olosuhteista tallille tai kilpailijoille. Jäätä erikoisko-
keelta talviralleissa tarkkailevista avustajista voidaan käyttää myös termiä *Eisspion*, muiden ral-
lien osalta voidaan käyttää myös termiä *Gravel-Crew* tai *Schotterspion*.

Huomautuksessa on eritelty, missä yhteydessä mitäkin vastinetta voidaan käyttää. Tämän tar-
koituksena on auttaa käyttäjää valitsemaan juuri se vastine, jota hän tarvitsee.

Vastineen löytäminen käsitteelle *purkuauto* oli hieman suoraviivaisempaa. Rallin saksalaisissa
säännöissä (DMSB 2017a, 54) mainitaan myös niin kutsuttu *Schlusswagen*. Kuten myös termin
0-Fahrzeug yhteydessä, tämänkin auton tehtäviä kuvaillaan hieman tarkemmin FIA:n turvalli-
suussäädöksistä tehdyssä saksankielisessä käännöksessä (DMSB 2017b, 46), jossa todetaan
seuraavaa: ”*Nach dem letzten Bewerber muss ein Schlusswagen jede Wertungsprüfung
durchfahren.*” Tämän perusteella käsite *Schlusswagen* vastaa suomenkielistä *purkuauton* mää-
ritelmää, ja se voidaan esittää sanastossa kyseisen termin suorana vastineena.

6.5 Rallin organisaatio

Rallin historian saatossa ralliautot ovat kehittyneet valtavasti. Nykyisin rallia voi ajaa hyvinkin
erilaisilla ja erihintaisilla autoilla, riippuen siitä millä tasolla lajia harrastetaan (AKK b). Kuten
edelläkin on todettu, ralliauton tulee olla luokiteltu johonkin ryhmään sekä luokkaan. Vaikka
termit *sarja*, *luokka* ja *ryhmä* on luvun 5.6 taulukossa 4 esitetty omana osa-alueenaan, ne eivät
tarkemman käsiteanalyysin perusteella muodosta omaa käsitejärjestelmää. Sen sijaan ne voi-
daan kuvata osana muita käsitejärjestelmiä, sillä ne kaikki muodostuvat joukosta, jonka muo-
dostaa useampi jonkin toisen käsitteen edustaja. Käsite *sarja* muodostuu useasta *rallikilpai-
lusta*, *luokan* muodostavat rallikilpailussa keskenään kilpailevat *kilpailijaparit*, ja *ryhmä* koos-
tuu teknisiltä ominaisuuksiltaan toisiaan vastaavista *ralliautoista*. Näin ollen käsite *sarja* on
kuvattu luvun 6.2. käsitekaaviossa (kuva 6), *luokka* löytyy luvun 6.3 kaaviosta (kuva 7) ja
ryhmä on sisällytetty luvun 6.4. käsitekaavioon (kuva 8).

Ralliautojen luokittelu perustuu kansainvälisiin säännöksiin. AKK (2018i) on tuottanut suoma-
laisissa sarjoissa käytössä olevien autojen tekniset määräykset sisältävän dokumentin, joka on
käytännössä käännös FIA:n kansainvälisistä tekniikkasäännöistä, niin kutsutusta liite J:stä (mm.
FIA 2017), johon on tehty joitakin kansallisia lisäyksiä (esim. AKK 2018i, 277). Kyseiset do-
kumentit sisältävät hyvin yksityiskohtaista tietoa muun muassa siitä, millaisia yksittäisiä osia
autoissa saa tai ei saa käyttää. Samoja säännöksiä sovelletaan useisiin eri autourheilulajeihin,
vaikkakin yksittäisille lajeille on myös omia lisäyksiä, joita sovelletaan vain kyseisessä lajissa,
esimerkkinä AKK:n liite J:stä löytyvät erikoismääräykset rallicross-autoilla (mts. 390).

Koska valmiita määritelmiä käsitteille *ryhmä* ja *luokka* ei tiedonhaussa löytynyt, täytyy ne määritellä rallisanastoa varten itse. Tämä oli kuitenkin erittäin haasteellista käsitteiden teknisen luonteen vuoksi. Vaikka sanastossa ei olekaan tarkoitus määritellä yksittäisiä, tarkkojen teknisten vaatimusten alaisia ryhmiä - mikä olisi paitsi erittäin vaikeaa, myös sanaston kohdekäyttäjien kannalta epäolennaista - vaatii pelkästään sen hahmottaminen, mitä ryhmillä ja luokilla yleisesti tarkoitetaan, huolellista tekniikkasääntöihin tutustumista.

6.5.1 Ryhmä

AKK:n liite J:n (AKK 2018i, 277) mukaan autourheilussa käytettävät autot luokitellaan kolmeen *pääluokkaan*, jotka koostuvat yhdestä tai useammasta *ryhmästä*. Rallin ryhmäjako on monitasoinen, esimerkiksi R-ryhmään kuuluu useita alaryhmiä, joilla on omat tekniset ominaispiirteensä (mts. 324). Käytännössä tietyn auton luokitus määräytyy sen perusteella, mihin ryhmään kuuluvaksi FIA on kyseisen auton määritellyt. Lisäksi autot jaetaan useaan *luokkaan* sylinterilavuuden mukaan (mts. 277).

Koska ralliautot kuuluvat lähtökohtaisesti aina samaan luokituksen pääluokkaan, käytetään termiä *pääluokka* rallin parissa harvoin, eikä sitä ole siksi tarpeen sisällyttää tähän sanastoon. Sylinterilavuuteen viittaavasta nimityksestä *luokka* todetaan AKK:n säännöissä (AKK 2018i, 277) myös, että ”[j]os FIA ei erityisesti toisin määrää, järjestäjien ei tarvitse sisällyttää kaikkien [sic] edellämainittuja [sic] luokkia kilpailun sääntöihin. Kilpailun olosuhteiden mukaan voidaan kaksi tai useampia peräkkäisiä luokkia yhdistää.” Ilmeisesti näin myös usein toimitaan, sillä termiä *luokka* käytetään tässä merkityksessä ralliaiheisissa teksteissä melko vähän. Myös ralliauton määritelmässä (luku 6.4.1) sanaa *luokka* käytetään myöhemmin luvussa 6.5.2 tarkastellussa merkityksessä. Tämän vuoksi sylinterilavuuteen viittaava termi *luokka* ei vähäisen käyttönsä vuoksi ole tämän sanaston käyttäjille olennainen, eikä sitä ole sisällytetty sanastoon.

Termillä *ryhmä* viitataan siis ralliautoihin, jotka omaavat tietyt tekniset ominaisuudet. Sitä, mitä nämä tekniset ominaisuudet ovat, ei ole tässä tutkielmassa mahdollista tai tarpeellista selvittää. Tämän sanaston käyttötarkoituksen kannalta oppaille riittää hyvin, että he saavat yleisen, melko laaja-alaisen käsityksen siitä, mitä termillä *ryhmä* tarkoitetaan. Tämän vuoksi käsitteen erottavaksi piirteeksi riittää maininta vastaavista teknisistä ominaisuuksista, jolloin voin muotoilla määritelmän seuraavasti:

ryhmä

teknisiltä ominaisuuksiltaan toisiaan vastaavat ralliautot

Rallin ryhmät ovat lajin historian aikana muuttuneet useaan kertaan. Ryhmäjako on perinteisesti perustunut siihen, kuinka paljon auton ominaisuudet eroavat ns. tavallisesta, tieliikenteessä käytettävästä tuotantoautosta.

Määritelmän mukaisesti *ryhmän* muodostavat kaikki teknisiltä ominaisuuksiltaan toisiaan vastaavat ralliautot. Lisäksi määritelmään liittyvässä huomautuksessa kerrotaan hieman lisää ryhmäjaon kehityksestä ja jakoperusteista. Erityisesti tieto siitä, että ryhmäjako on muuttunut useasti, auttaa oppaita hahmottamaan, miksi esimerkiksi näyttelyn autojen lisätietotauluihin on merkitty lukuisia ryhmiä, joista suuri osa ei edes ole nykyisin enää käytössä.

Koska ralliautojen luokittelu perustuu kansainvälisiin säännöksiin, pääasiassa FIA:n liitteeseen J (FIA 2017), DMSB on tuottanut AKK:n tapaan kyseisestä dokumentista saksankielisen käännöksen, joka on julkaistu DMSB:n autourheilun käsikirjassa (DMSB 2018). Sekä suomen-, saksan-, että englanninkieliset liite J:t noudattelevat samaa rakennetta ja sisältävät samat tiedot, minkä vuoksi niistä on helppoa nähdä, mitä termejä kukin lajiliitto on käyttänyt viittaamaan samaan asiaan. Saksankielisen liite J:ssä suomalaista pääluokkaa vastaa termi *Kategorie*, ryhmää termi *Gruppe* ja sylinteriluokkaa termi *Hubraumklasse*. Lisäksi rallin saksalaisissa säännöissä (DMSB 2017a, 10) eritellään ryhmittäin termiä *Gruppe* käyttäen, millaisilla autoilla ralliin on mahdollista osallistua. Nimetyt ryhmät ovat täysin samoja, joihin myös suomenkielisissä teksteissä käytetään. Näin ollen termi *Gruppe* voidaan katsoa termin *ryhmä* vastineeksi.

6.5.2 Luokka

Termi *luokka* viittaa rallin säännöissä (AKK 2018a, 56–57) yleiseen luokkaan, senioriluokkaan, junioriluokkaan sekä nuorten luokkaan. Voidakseen osallistua rallikilpailuun jossakin edellä mainituista luokista, tulee kilpailijan täyttää kyseisen luokkaan osallistumisen edellytykset, esimerkiksi yleiseen luokkaan ”saavat 1-ohjaajana osallistua sellaiset kilpailijat, jotka ovat saavuttaneet yleiseen luokkaan vaadittavat nousupisteet”, ja senioriluokkaan ”voi [...] 1-ohjaajana osallistua kilpailija, joka on täyttänyt 50 vuotta kilpailupäivään mennessä.” (Mp.) Näin ollen kilpailijoiden luokkajako perustuu kuljettajan ajokokemukseen, kilpailumenestykseen tai muihin ominaisuuksiin. SM-sarjassa kilpailuun osallistujat jaetaan luokkiin heidän käyttämänsä auton ominaisuuksien perusteella: sarjassa on kaksi luokkaa kaksivetoisille autoille, ja kaksi nelivetoisille, joihin hyväksytään vain tiettyjen ryhmien autoja (AKK 2018h). Esimerkiksi Rallin SM-sarjan luokassa SM1: Super4 ajetaan autoilla, jotka on luokiteltu ryhmiin S2000 tai R5 (Ralli SM b). Mitaleita jaetaan kaikissa neljässä luokassa (Ralli SM a). Luokkajaon tarkoituksena on jakaa kilpailijat suhteellisen tasaväkisiin ryhmiin, joihin kuuluvat kilpailijat kilpailevat

keskenään (Scuderia Palas s.d.). Näiden tietojen perusteella olen muotoillut *luokan* määritelmän rallisanastoa varten seuraavasti:

luokka

rallikilpailussa keskenään kilpailevat kilpailijaparit

Rallikilpailu voi olla jaettu useaan luokkaan, jolloin jokaisessa luokassa on oma voittaja. Luokkajako voi perustua käytettävän auton teknisiin ominaisuuksiin, jolloin tietyssä luokassa voi kilpailla tiettyihin ryhmiin kuuluvia autoja. Lisäksi rallikilpailussa voi olla kuljettajan ominaisuuksiin perustuvia luokkia, esimerkiksi nuorille kuljettajille tarkoitettu junioriluokka tai naisten luokka.

Varsinainen määritelmä on pyritty muotoilemaan siten, että se kattaisi sekä kilpailijan että auton ominaisuuksiin perustuvat luokat. Tämä määritelmä jo itsessään antaa sanaston kohdekäyttäjille riittävän hyvin kuvan siitä, miksi rallissa ylipäättään on luokkia. Määritelmään liittyvä huomautus syventää tietoa tarjoamalla pintapuolisen kuvan siitä, millä perusteella luokkajakoon voidaan päätyä.

Termien *ryhmä* ja *luokka* käytössä vaikuttaisi olevan jonkin verran horjuvuutta. Esimerkiksi Tengvall (2012) viittaa Ford Fiestaan R2-luokan ralliautona, kun taas Lumpeen (2012) uutisessa ammattiopiskelijoiden kerrotaan rakentaneen Fiestasta R2-ryhmän ralliauton. AKK:n liite J:ssä (AKK 2018i, 324) kuitenkin puhutaan ryhmästä R2. Myös Rallimuseon sisällä termien käytössä on vaihtelua: esimerkiksi Rallimuseon näyttelyn ralliautoista tietoa antavissa lisätietotauluissa osassa autoille on nimetty *ryhmä*, osalle *luokka* ja joillekin *luokitus*. Tässä sanastossa annetaan kuitenkin enemmän arvoa AKK:n teknisille säännöille (mt.), eikä nimitystä *luokka* katsota termin *ryhmä* synonyymiksi.

Rallin saksalaisten sääntöjen (DMSB 2017a, 10) mukaisesti kilpailuun osallistuvat autot jaetaan luokkiin, joihin viitataan nimityksellä *Klasse*. Jakoperusteena on, että tietty *Klasse* sisältää vain tiettyihin ryhmiin luokiteltuja autoja. Myös rallin Saksan mestaruussarjan säännöissä (ADAC 2017, 17; DMSB 2018, 32) käytetään termiä *Klasse*. Saksan kansallisen mestaruussarjan (DRM) säännöissä (ADAC 2017, 18) todetaan pisteenlaskusta kerrottaessa, että ”[e]s wird bei allen Veranstaltungen ein DRM-Gesamtklassement [...] erstellt.” Näin ollen kaikissa luokissa (*Klasse*), jaetaan pisteitä yhteisesti (*Gesamtklassement*). DRM-sarjassa jaetaan kuitenkin pisteitä myös erikseen kaksivetoisten autojen luokkien kilpailijoille. Eniten kaikkien luokkien (*Klasse*) yhteisiä pisteitä saanut kuljettaja voittaa tittelin *Deutscher Rallye-Meister*, kun taas eniten kaksivetoisten autojen pisteitä saanut kuljettaja saa *DRM-Sieger 2 WD-Wertung* -tittelin. (Mts. 18–19.) Käytännössä siis nelivetoisten autojen luokat (*Klasse*) kilpailevat keskenään korkeammasta tittelistä, ja kaksivetoisten autojen hieman matalammasta.

ADAC:n Rallye Masters -sarjassa kilpailevat autot on puolestaan jaettu luokkiin, joihin viitataan termillä *Division* (ADAC 2017, 8–9). Jokaisessa luokassa (*Division*) jaetaan pisteitä ja sarjan lopussa palkinto kuinkin luokan parhaalle kuljettajalle, mutta tämän lisäksi niitä tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena, jonka voittaja saa mestaruustittelin (mts. 13–14).

Lisäksi saksassa käytetään termiä *Wertung*: esimerkiksi Motorsport-Total.com (2017) viittaa WRC-sarjan WRC2-luokkaan nimityksellä *WRC2-Wertung*. WRC2-luokassa kilpailevat tiettyjen ryhmien autot, joten luokkajako perustuu kilpailussa käytettävän auton ominaisuuksiin (WRC s.d., s.v. *WRC 2*). Termeillä *Fahrerwertung* ja *Beifahrerwertung* viitataan pisteisiin, joita jaetaan erikseen kuljettajille ja kartanlukijoille, ja joita eniten sarjan aikana keränneelle annetaan palkinto ja titteli (Euro Rallye Trophée 2017). Myös termi *Juniorwertung* on käytössä ja viittaa eri sarjojen junioriluokkiin, joissa kilpailevat vähemmän kokeneet tai nuoremmat kuljettajat (esim. Euro Rallye Trophée 2017; Rallyteam Just s.d.). Edellä mainitut palkintoluokat perustuvat siis kilpailijan tehtävään (kuljettaja/kartanlukija) tai muihin ominaisuuksiin. Termiä käytetään siis hyvin samaan tapaan suomen kielen termin *luokka* kanssa.

Kaikki edellä mainitut termit, *Klasse*, *Division* ja *Wertung*, viittaavat jonkinlaiseen kategoriaan, johon kuuluvia kuljettajia laitetaan rallikisoissa paremmuusjärjestykseen. Siksi ne kaikki voidaan tässä sanastossa nimetä termin *luokka* vastineiksi.

6.6 Huomioita rallin sanastosta

Tämän tutkielman yhteydessä tehdyssä käsiteanalyysissä nousi esille joitakin termistön ominaispiirteitä, jotka toistuivat useiden termien kohdalla ja voidaan tulkita rallin termistölle tyypillisiksi ominaisuuksiksi. Tässä luvussa erittelen havaittuja piirteitä, ja pohdin, mistä ne voisivat mahdollisesti johtua. On kuitenkin todettava, että tämän tutkielman analyysi ei kata rallin koko termistöä, vaan vain kaikkein keskeisimmät, Rallimuseon oppaiden kannalta olennaiset termit. Tämän vuoksi havaittujen ominaispiirteiden ei voida täysin varmasti todeta koskevan ralliautoilun erikoisalan koko termistöä.

Rallisanastoon valikoituneista termeistä suuri osa on yhdyssanoja. Tämän vuoksi vaikuttaa siltä, että suomenkielisiä rallitermejä saatetaan usein muodostaa tarkentamalla yleiskielisiä sanoja erilaisilla määritteillä. Esimerkkejä tällaisesta terminmuodostuksesta ovat muiden muassa *tehdasauto*, *yksityistalli* ja *purkuauto*. Lyhenteitä tähän sanastoon sisältyy vain yksi, erikoisko-keeseen viittaava lyhenne *EK*, joka tosin on ralliaiheisissa teksteissä melko yleinen. Koska muita rallin peruskäsitteisiin kuuluvia lyhenteitä ei tässä tutkielmassa tullut esille, ei lyhenteiden käyttö vaikuta rallin termistölle tyypilliseltä piirteeltä.

Ralliautoilun suomenkielinen termistö vaikuttaisi tämän tutkimuksen perusteella sisältävän yllättävän vähän suoria lainoja englannista. Termeistä suurimmalla osalla on hyvin suomalainen kirjoitusasu, eivätkä ne ole välittömästi tunnistettavissa vieraasta kielestä lainatuiksi. On kuitenkin mahdollista, että osa termeistä on käänöslainoja muista kielistä, esimerkiksi englannista tai ruotsista. Sanastoon sisältyy myös joitakin selkeämmin lainatermeiltä vaikuttavia tapauksia, lähinnä *rallisprint*, *rallicross* ja *historic*. Osaltaan vieraalta kuulostavien termien vähäistä määrää voi selittää, että ralli on Suomessa jo perinteikäs ja pitkään harrastettu laji. Vaikka ralli nykyään onkin hyvin kansainvälistä, Suomessa sitä on jo kauan harrastettu ja harrastetaan edelleen aktiivisesti myös kansallisella tasolla, mikä luo kysyntää suomenkielisille termeille.

Suomenkielisten termien tapaan myös saksankieliseen rallin perustermistöön kuuluu paljon yhdyssanoja ja vähän lyhenteitä. Toisin kuin suomessa, saksan kielessä monet rallitermit ovat kuitenkin selkeästi englannista lainattuja. Esimerkiksi termit *Super Special Stage* ja *Safety Crew* ovat suoria lainoja englannin kielestä. Lisäksi useaan käsitteeseen voidaan myös viitata sekä englannista lainatulla, että kotoperäisellä saksankielisellä termillä. Esimerkkejä tästä ilmiöstä ovat termit *Beifahrer* ja *Co-Pilot* sekä *Roadbook* ja *Bordbuch*. Luultavasti saksaan suoraan englannin kielestä lainattujen termien suurempaa määrää suomeen verrattuna selittää osaltaan saksan ja englannin kirjaimistojen sekä ääntämisen suhteellinen samankaltaisuus, mikä helpottaa suorien lainojen omaksumista ja käyttöä. Englannista ja saksasta peräisin olevien termien käyttö rinnakkain lisää osaltaan synonyymien määrää termistössä.

Synonyymien runsas määrä vaikuttaisi olevan tyypillistä saksankieliselle termistölle laajemminkin. Moniin rallin peruskäsitteisiin voi viitata usealla saksankielisellä termillä, joiden välillä ei ole merkityseroa. Hyvä esimerkki tästä ilmiöstä ovat termin *ralliauto* saksankieliset vastineet *Rallyewagen*, *Rallyeauto*, *Rallyefahrzeug* ja *Rallyebolide*. Koska ralliautoihin on ralliaiheisissa teksteissä tarpeen viitata usein, runsas synonyymivarasto mahdollistaa saman termin toiston välttämisen, kun tekstiin on mahdollista tuoda variaatiota synonyymien avulla. Tällaista toimintatapaa on havaittavissa erityisesti ralliuutisoinnissa, joissa tekstin miellyttävyys ja viihdyttävyys ovat tärkeämpiä kuin virallisemmissa yhteyksissä kuten lajisäännöissä.

Saksankielisille ralliautoilutermeille tyypillistä vaikuttaisi olevan myös oikeinkirjoituksen horjuvuus. Sanastoon valikoituneista vastineista usealla on enemmän kuin yksi kirjoitusasu, joiden käytössä ei vaikuta olevan minkäänlaista merkityseroa, vaan eri muotoja käytetään viittaamaan samaan asiaan jopa yksittäisten tekstien sisällä. Erityisen paljon variaatiota vaikuttaisi liittyvän välimerkin käyttöön yhdyssanoissa, kuten termeissä *Winterrallye* ja *Winter-Rallye*. Joistakin

yhdyssanamuotoisista termeistä on olemassa myös yhteen ja erikseen kirjoitettu muoto, esimerkiksi *Rallyesprint* ja *Rallye Sprint*. Oikeinkirjoituksen horjuvuutta voi selittää yhtenäisen normin puuttuminen.

Suomenkieliset ja saksankieliset käsitejärjestelmät vastasivat toisiaan tähän sanastoon valikoiduneiden ralliin liittyvien käsitteiden osalta pääsääntöisesti hyvin. Tämän ansiosta suurimmalle osalle suomenkielisistä termeistä löytyi saksankielinen termivastine. Muutamien käsitteiden kohdalla käsitejärjestelmissä oli kuitenkin eroa: suurimmat eroavaisuudet käsitejärjestelmissä koskivat suomenkielisiä käsitteitä *etuauto*, *nolla-auto* ja *turva-auto*. Näiden käsitteiden osalta vastineiden löytäminen oli muihin verrattuna selkeästi haasteellisempaa, ja sanastossa jouduttiin tyytymään osittaisiin vastineisiin. Käsitejärjestelmien kohtalaisen laaja vastaavuus kielten välillä voi osaltaan johtua siitä, että ralli lajina on nykyään melko kansainvälinen, minkä vuoksi kansalliset säännöt todennäköisesti pitkälti mukailevat kansanvälisissä sarjoissa voimassa olevia määräyksiä.

7 Käytettävyyden vaikutus valmiiseen sanastoon

Tässä luvussa pohdin, kuinka käyttäjien ja käyttötilanteen analyysi on vaikuttanut valmiiseen sanastoon. Tarkastelen kokoamaani sanastoa luvun 4.6 tarkistuslistan (taulukko 3) valossa ja pohdin, millaisin keinoin lopullisen sanaston kokoamisessa ja ulkoasussa on pyritty tekemään Rallimuseon oppaille mahdollisimman käytettävä.

Tämän tutkielman tuloksena syntyneen sanaston ensisijainen käyttötarkoitus on tarjota Rallimuseon oppaille peruskäsitys rallista lajina sekä tutustuttaa heidät rallin tärkeimpiin käsitteisiin. Tarkistuslistan kohdassa 1.1. tarkoitettuja käyttötarkoituksen kannalta olennaisia osa-alueita ovat siis ne termit, joita Rallimuseon oppaat voivat tarvita opastuksia valmistellessaan ja toteuttaessaan. Sanastoon valikoituneita osa-alueita ja valinnan perusteluja on käsitelty luvussa 5.6. Jotta sanasto sisältäisi kaikki käyttötarkoituksen kannalta olennaiset termit (tarkistuslistan kohta 1.2.), sanastoon on lisätty valittujen osa-alueiden ja niistä laadittujen käsitejärjestelmien ulkopuolelta termit *aikakortti*, *ihannesaapumisaika* ja *tiekirja*. Käsiteanalyysivaiheessa huomattiin, että kyseisiä termejä tarvittiin olennaisesti muiden käsitteiden määrittelyssä ja lisätietojen antamisessa, minkä vuoksi ne määriteltiin myös itsenäisinä termeinä. Toisaalta sanastosta myös jätettiin pois termejä ja osa-alueita, joille Rallimuseon oppaille ei ole käyttöä, tai jotka ovat kohderyhmälle itsestään selviä (tarkistuslistan kohta 1.3.).

Koska sanastoon kuhunkin osa-alueeseen kuuluu vain korkeintaan kymmenkunta käsitettä, kaikki käsitteet on esitetty yhdessä aakkosjärjestykseen järjestetyssä sanastossa, jota ei ole ryhmitelty esimerkiksi osa-alueittain. Sanaston ryhmittely osa-alueittain olisi voinut tässä sanastossa jopa hankaloittaa sanaston käyttöä tilanteessa, jossa käyttäjä ei ole täysin varma, mihin osa-alueeseen käsite kuuluu. Koska tässä sanastossa ryhmittelystä on päätetty luopua, ei tarkistuslistan kohtaa 2 voida soveltaa.

Rallisanaston kielen helppolukuisuutta (tarkistuslistan kohta 3.1) on pyritty lisäämään käyttämällä määritelmissä ja huomautuksissa mahdollisimman virheetöntä ja normien mukaista suomen kieltä. Sanavalinnoissa on suosittu yleisiä ja laaja-alaisesti tunnettuja ilmaisuja.

Sanastoon on kirjoitettu esipuhe, jonka otsikkona on *Sanaston käyttäjälle* (vrt. tarkistuslistan kohta 4.1). Esipuheessa on pyritty ilmaisemaan mahdollisimman selkeästi, että sanasto on laadittu nimenomaan Rallimuseon oppaille, ja että sen tarkoitus on antaa oppaille peruskäsitys keskeisimmistä ralliin liittyvistä termeistä (kohdat 4.4 ja 4.2.). Lisäksi esipuheessa on kerrottu, että määritelmät on kirjoitettu vastaamaan sanaston laatimishetkellä voimassa olevia rallin sääntöjä, ja että rallin historiaan liittyvää taustatietoa on tarvittaessa annettu huomautuksessa

(tarkistuslistan kohta 4.3.). Esipuheessa on myös kerrottu, että sanastoon kuuluu käsitekaavioita ja hakemistot suomeksi ja saksaksi, sekä kannustetaan tutustumaan sanaston käyttöohjeisiin. Näin käyttäjälle syntyy hyvä kuva siitä, millaisia osia sanastoon kuuluu varsinaisen sanaston lisäksi.

Erityisesti tämän rallisanaston käyttäjille tarkistuslistan kohdassa 5 mainittu käyttöohje on tärkeä, sillä käyttäjät eivät ole tottuneita terminologisten sanastojen käyttäjiä. Suurimmalla osalla sanaston käyttäjistä ei ole käsitystä siitä, mitä ovat *termi*, *käsite* tai *määritelmä*, mutta sanaston käyttöohjetta on käytännössä erittäin haastavaa kirjoittaa näitä termejä käyttämättä. Ongelman voi kuitenkin ratkaista sisällyttämällä sanaston käyttöohjeeseen lyhyen kuvauksen terminologisen tutkimuksen peruskäsitteistä, kuten on tehty esimerkiksi Sanastokeskus TSK:n Kokonaisturvallisuuden sanastossa (2017). Tämän sanaston osalta pohdin, onko terminologisen tutkimuksen peruskäsitteiden selittäminen sanaston käyttöohjeen yhteydessä välttämätöntä sanaston käytön onnistumisen kannalta, vai onko se käyttäjien kannalta turhaa tietoa (vrt. tarkistuslistan kohta 1.3). Lopulta päädyin kuitenkin sisällyttämään käyttöohjeeseen lyhyen mutta informatiivisen selityksen termeille *termi*, *käsite* ja *määritelmä*, sillä jos ne helpottavat käyttöohjeen ymmärtämistä, niitä ei voida katsoa turhaksi tiedoksi. Käyttöohjeen lyhyt terminologisen tutkimuksen peruskäsitteiden kuvaus on muokattu tämän tutkielman luvun 3 pohjalta.

Jotta sanaston käyttöohje olisi mahdollisimman selkeä, siihen on sisällytetty esimerkkikuva termitietueesta, johon on merkitty viivojen ja tekstin avulla tietueen eri osat. Tämä auttaa käyttäjää hahmottamaan, mistä mikäkin tieto sanastossa löytyy. Kuvan jälkeen käyttöohjeessa on lyhyt kuvaus siitä, millaista tietoa kustakin termitietueen osasta löytyy. Varsinaisen sanaston käyttöohjeen lisäksi sanastoon sisältyy myös oma käyttöohjeensa käsitejärjestelmille. Tässä ohjeessa on selitetty, mitä käsitesuhteilla tarkoitetaan sekä kuvattu käsitejärjestelmässä käytettyjä merkintätapoja. Ohjeeseen on sisällytetty vain ne käsitesuhteiden muodot, joita juuri tämän sanaston käsitejärjestelmissä esiintyy.

Sanaston rakenteen (tarkistuslistan kohta 6) osalta rallisanastoon on haettu inspiraatiota Sanastokeskus TSK:n sanastoista (esim. Sanastokeskus TSK 2006; 2017). Rallimuseon oppailla ei välttämättä ole aiempaa kokemusta terminologisista sanastoista, mutta koska Sanastokeskus TSK on Suomen kenties merkittävin terminologisten sanastojen tuottaja, TSK:n sanastojen rakenne on varmasti tarkkaan mietitty ja sanastoja ennen käyttäneille tuttu. Rallisanasto on TSK:n sanastoja selkeästi suppeampi, mutta TSK:n sanastojen tapaan myös rallisanaston termitietueet on numeroitu sekä huomautukset sisennetty. TSK:n sanastoista poiketen rallisanastossa kaikki termit on esitetty omalla rivillään, mikä mielestäni selkeyttää rakennetta hieman. Sanastoon on

sisällytetty kaikki synonyymit, joita käsiteanalyysissä on löytynyt, mikäli ne soveltuvat Rallimuseon kontekstiin (tarkistuslistan kohta 8.1).

Saksankieliset vastineet, jotka eivät täysin vastaa suomenkielistä käsitettä, on merkitty lisäämällä sanan eteen merkki <, > tai ~ sen mukaan, onko vastine suomenkielistä käsitettä laajempi, suppeampi vai muulla tavalla rajautuva (vrt. luku 5.2.3). Jotta sanastossa ilmoitettujen saksankielisen vastineiden kielellisesti oikeaoppinen käyttö olisi vaivatonta, on sanastossa ilmoitettava myös niiden kieliopillinen suku. Merkitsin suvun lisäämällä saksankielisen vastineen jälkeen sulkeisiin sen yhteydessä käytettävän määräisen artikkelin. Merkitsen kunkin termin suvun sulkeisiin itse termin jälkeen, käyttäen lyhenteitä *m*, *f* ja *n* (maskuliini, feminiini ja neutri).

Sanastoa on tarkoitus käyttää lähinnä suullisten opastusten valmisteluun. Tämän vuoksi termien kirjoitusasuilla ei ole suurta merkitystä, joten kaikkia yksittäisen termin mahdollisia kirjoitusasuja ei ole tarpeen sisällyttää sanastoon. Mikäli termillä on useita kirjoitusasuja, sanastoon on sisällytetty niistä vain yksi. Valinnassa on suosittu johdonmukaisesti välimerkittömiä ja yhteen kirjoitettuja muotoja, ellei välimerkillinen tai erikseen kirjoitettu muoto vaikuta olevan ralliautoilun erikoisalaan liittyvissä teksteissä selkeästi yleisemmin käytössä. Näin on toimittu ainoastaan termin *Co-Pilot* osalta, josta välimerkillinen muoto on yleisempi.

Määritelmien osalta käytettävyyteen selkeimmin vaikuttava seikka on suhteellisen runsas huomautusten käyttö. Huomautusten avulla määritelmiä on voitu täydentää sellaisilla lisätiedoilla, jotka ovat Rallimuseon oppaille tarpeellisia. Nollamääritelmiä (tarkistuslistan kohta 7.3) sanastoon ei syntynyt. Toisaalta sanastossa ei myöskään syntynyt tarvetta kirjoittaa lähikäsitteiden piirteitä auki määritelmiin (vrt. tarkistuslistan kohta 7.4): vaikka monissa määritelmissä onkin viitattu muihin käsitteisiin, määritelmät tai niihin liittyvät huomautukset sisältävät kuitenkin myös muuta tietoa, joka auttaa määritelmän ymmärtämistä. Lisäksi monet termeistä, joilla muihin käsitteisiin määritelmissä usein viitataan, esimerkiksi *ralliauto* ja *rallikilpailu* ovat melko läpinäkyviä, joten niistä on helppo saada määritelmän ymmärtämiseen riittävä käsitys myös ilman niiden oman määritelmän lukemista. Jotta määritelmien käyttö kuitenkin helpottuisi, määritelmistä on kursivoitu sellaiset termit, joille sanastosta löytyy myös oma määritelmä. Näin lukijan on helppoa nähdä, mistä termeistä löytyy sanastosta lisää tietoa, mikäli määritelmästä jää jotain epäselväksi. Kuvia sanastoon ei ole liitetty, sillä niille ei löytynyt selkeää tarvetta (vrt. tarkistuslistan kohta 7.6.)

Vaikka sanasto on suhteellisen lyhyt, vain seitsemän sivua, siihen on laadittu hakemisto sekä suomeksi että saksaksi (vrt. tarkistuslistan kohta 9.1). Hakemistojen tarkoituksena on varmistaa, että sanaston käyttäjä saa helposti tiedon siitä, mistä tietueesta jokin tietty synonyymi tai

vastine löytyy, vaikka sanasto onkin järjestetty aakkosjärjestykseen yleisimmän suomenkielisen termin mukaan. Lisäksi sanastossa on navigoimista helpottavat sivunumerot (vrt. tarkistuslistan kohta 9.2), jotka mahdollistavat sanaston eri osien löytämisen sisällysluettelon perusteella.

Sanaston ulkoasussa (tarkistuslistan kohta 10) on pyritty noudattamaan mahdollisimman yksinkertaista linjaa. Sanastossa on käytetty fonttia Times New Roman, koko 11, joka on mielestäni selkeä ja yleisti käytetty, joten sen voidaan olettaa olevan käyttäjille helppolukuinen (vrt. tarkistuslista 10.2.). Termitietueen eri osat on erotettu toisistaan kahden pisteen kokoisilla kappaleväleillä, minkä lisäksi jokainen tietue on esitetty omana kokonaisuutenaan, sillä termitietueiden välille on jätetty reilut kappalevälit, joiden koko on 24 pt (vrt. tarkistuslistan kohdat 10.3. ja 10.4.).

Sanasto on käyty lävitse useaan kertaan, jotta tarkistuslistan kohdassa 11.1 mainitut käyttöä hankaloittavien virheiden määrä on saatu minimoitua. Inhimillisen virheen mahdollisuutta ei kuitenkaan ole voitu sulkea täysin pois. Käyttäjän tekemiä virheitä (tarkistuslistan kohta 11.2) on pyritty ehkäisemään käyttöohjeiden sekä selkeän rakenteen ja ulkoasun avulla. Homonyymit on tässä sanastossa merkitty hakasulkeisiin merkityllä numeroinnilla (tarkistuslistan kohta 11.3.). Esimerkiksi termeillä *ralli* ja *kakkoskusi* on kaksi mahdollista merkitystä, joihin viitataan numeroilla [1] ja [2]. Aina kun monimerkityksinen termi esiintyy, sen perässä oleva numerointi auttaa lukijaa hahmottamaan, kumpaan merkitykseen kyseisessä kohdassa viitataan.

Sanaston yhdenmukaisuuteen (tarkistuslistan kohta 12) on pyritty käyttämällä sanaston kokoamisprosessin aikana mahdollisimman johdonmukaisia menetelmiä ja merkintätapoja. Termitietueet on rakennettu aina samaan järjestykseen ja samoja ulkoasuun liittyviä periaatteita noudattaen, ja käsitekaavioissa on käytetty yhdenmukaisesti samoja elementtejä, esimerkiksi viivojen paksuus, tekstin fontti ja fonttikoko. Saavutettavuuteen liittyvät seikat (tarkistuslistan kohta 13) eivät tämän sanaston tapauksessa ole keskeisiä, eikä niitä siksi ole huomioitu erityisesti sanaston kokoamisprosessissa.

Kokonaisuutena sanastossa on otettu laajasti huomioon tarkistuslistassa nimetyt käytettävyyteen vaikuttavat seikat nimenomaan Rallimuseon oppaiden näkökulmasta. Uskonkin tämän yhteenvedon ja oman opaskokemukseni perusteella, että sanasto soveltuu käyttötarkoitukseensa ja tarjoaa oppaille tarpeellista lisätietoa rallin erikoisalalla käytettävistä termeistä.

8 Lopuksi

Tässä tutkielmassa tavoitteena oli koota Rallimuseon oppaiden tarpeisiin vastaava terminologinen suomi–saksa-rallisanasto, joka antaa oppaille peruskäsityksen rallin erikoisalan keskeisimmistä käsitteistä sekä niihin viittaavista termeistä. Rallisanasto on ajateltu käytettäväksi apuvälineenä ralliin tutustumisessa sekä opastuksiin valmistautumisessa. Jotta sanasto soveltuisi tähän käyttötarkoitukseen mahdollisimman hyvin, pohdittiin sanaston kokoamisprosessia terminologisen tutkimuksen lisäksi myös käytettävyystudkimuksen näkökulmasta. Terminologisten sanastojen käytettävyyteen vaikuttavia tekijöitä koottiin tarkistuslistaksi, jonka avulla sanastojen laatijat voivat tunnistaa sanastoissaan ilmeneviä käytettävyysongelmia sekä löytää ratkaisuja, jotka palvelevat sanaston käyttäjää mahdollisimman hyvin.

Tutkielman tuloksena syntynyt rallisanasto on laadittu tilanteessa, jossa kattavasti rallin peruskäsitteitä sisältävää sanastoa ei vielä ollut olemassa. Koska rallisanastoa ei voitu rakentaa jo olemassa olevien sanastojen ja määritelmien pohjalta, oli esimerkiksi käsitejärjestelmien laatiminen alan käsitteiden kokonaisuuden ja yksittäisten käsitteiden sisällön paremman hahmottamisen kannalta ensiarvoisen tärkeää. Näin ollen terminologisen tutkimuksen ja sanastotyön periaatteet soveltuivat hyvin tässä tutkielmassa käytettäväksi. Erityisesti tämän kaltaisissa projekteissa, joissa sanasto kootaan alusta asti ilman minkäänlaisia valmiita määritelmiä, voisi kuitenkin myös käsiteltävää erikoisalaa vielä paremmin tuntevan asiantuntijan apu olla hyödyllistä.

Terminologisten sanastojen käytettävyyttä on tutkittu toistaiseksi suhteellisen vähän. Tämä tutkimus kokoaa yhteen joitakin terminologisten sanastojen käytettävyyteen vaikuttavia seikkoja tarkistuslistaksi aiemman, pääasiassa samankaltaisten tuotteiden kuten yleiskielen sanakirjojen ja elektronisten termipankkien käytettävyyttä tarkastelevan tutkimuksen pohjalta. Tulevaisuudessa tarkistuslistaa voisi hyödyntää apuvälineenä myös muissa sanastotyöprojekteissa, joissa laadittavalle sanastolle voidaan määritellä rajattu kohdekäyttäjärühmä sekä selkeä ensisijainen käyttötarkoitus. Tarkistuslista voi toimia sanaston laatijan muistin tukena, jotta terminologisen sanaston käytettävyyteen vaikuttavat tekijät tulisivat otetuksi huomioon mahdollisimman monipuolisesti.

Vaikka tutkimuksen tuloksena syntynyt saksa–suomi-rallisanasto vaikuttaakin tarkastuslistan perusteella käytettävyydeltään hyvältä, sen käytettävyys todellisuudessa paljastuu vasta käyttötilanteessa, eli kun Rallimuseon oppaat pääsevät käyttämään sitä apunaan tutustuessaan ralliin ja valmistellessaan opastuksia. Jotta saataisiin tietoa sanaston todellisesta käytettävyydestä,

voitaisiin Rallimuseon oppaiden keskuudessa kerätä palautetta rallisanaston käyttökokemuksista, mihin ei kuitenkaan tässä tutkielmassa ollut mahdollisuutta. Palautteen kerääminen auttaisi myös varmistamaan tutkielmassa laaditun tarkistuslistan paikkansapitävyyden, kun tarkistuslistan perusteella laaditun sanaston käytettävyydestä todellisessa käyttötilanteessa saataisiin tietoa oikeilta käyttäjiltä. Vaikka tarkistuslistaa ei tässä tutkielmassa ollutkaan mahdollista testata käyttäjillä, palveli jo sen kokoaminen tarkoitustaan, sillä se herätteli pohtimaan yksityiskohtaisesti sitä, millaisiin asioihin sanaston kokoamisessa on kiinnitettävä huomiota, jotta lopputulos olisi käytettävyydeltään mahdollisimman hyvä.

Tässä tutkielmassa esitelty rallisanasto sisältää vain osan rallin erikoisanan termeistä, sillä sen tarkoitus on kuvata vain Rallimuseon oppaille kaikkein tärkeimpiä käsitteitä. Sanaston ulkopuolelle jäi vielä paljon käsitteitä ja termejä, joista olisi mahdollista koota laajempi, koko rallin erikoisanan kattava sanasto. Tällainen sanasto voitaisiin suunnata kaikille rallin erikoisanan kanssa tekemissä oleville tai siitä kiinnostuneille suomalaisille, jolloin myös sen kohderyhmä olisi tämän tutkimuksen tuloksena syntynyttä rallisanastoa laajempi. Lisäksi rallin kansainvälisen luonteen vuoksi myös suomi–englanti-rallisanastolle voisi olla tarvetta.

Suomi–saksa-rallisanasto luovutetaan Rallimuseon ja sen henkilökunnan käyttöön keväällä 2018. Mittatilaustyönä laaditulla sanastolla on hyvät edellytykset tarjota tarpeellista tietoa oppaiden käyttöön sekä helpottaa heidän työtään, sillä se on räätälöity palvelemaan nimenomaan juuri Rallimuseon opastusten valmistelua. Sanaston laatijana toivon luonnollisesti, että rallisanasto löytää tiensä oppaiden aktiiviseen käyttöön, ja että se antaa varsinkin työtään vasta aloitteleville oppaille lentävän lähdön ralliautoiluun tutustumiseen sekä tarjoaa eväitä opastamisen haastavalle mutta palkitsevalle erikoiskokeelle.

Lähteet

- AKK 2018 = AKK-Motorsport ry. Toimintasuunnitelma 2018. Saatavilla:
www.autourheilu.fi/site/assets/files/1447/toimintasuunnitelma_2018.pdf.
[Luettu 23.1.2018.]
- Arntz, Reiner, Heribert Picht & Klaus-Dirk Schmitz 2014. 7., uudistettu ja päivitetty painos.
Einführung in die Terminologearbeit. Hildesheim: Olms.
- Born, Joachim 2009. Vom Stufenbarren in die Halfpipe. Die deutsche Sportsprache im historischen Wandel. Teoksessa Burkhardt, Armin & Peter Schlobinski (toim.). *Flickflack, Foul und Tsukahara. Der Sport und seine Sprache*. Mannheim: Dudenverlag. 11–33.
- DMSB s.d. = Deutscher Motor Sport Bund e.V. Aufgaben und Ziele. Saatavilla:
<http://www.dmsb.de/public/dmsb/aufgaben-und-ziele/>. [Luettu 23.1.2018.]
- Felber, Helmut 1984. *Terminology Manual*. Paris: Unesco.
- Felber, Helmut & Gerhard Budin 1989. *Terminologie in Theorie und Praxis*. Tübingen: Narr.
- FIA 2018. 2018 FIA World Rally Championship Sporting Regulations. Saatavilla:
<https://www.fia.com/file/65287/download/9275?token=9vDTtjTT>. [Luettu 26.1.2018.]
- FIA s.d. Organisation. Saatavilla: <https://www.fia.com/organisation>. [Luettu 23.1.2018.]
- Heid, Ulrich 2011. Electronic Dictionaries as Tools: Toward an Assessment of Usability. Teoksessa Fuertes-Olivera, Pedro A. & Bergenholtz, Henning. *E-Lexicography: The Internet, Digital Initiatives and Lexicography*, London: Continuum. 287–304.
- Hoffmann, Lothar 1998. Syntaktische und morphologische Eigenschaften von Fachtexten. Teoksessa Hoffmann, Lothar, Hartwig Kalverkämper & Herbert Ernst Wiegand. *Fachsprachen: Ein internationales Handbuch zur Fachsprachenforschung und Terminologiewissenschaft. 1 Halbband*. Berlin: de Gruyter. 416–427.
- Ilomäki, Tuomo 1999. Voiko termistöä standardisoida? Teoksessa Kuhmonen Kaisa (toim.). 122–125.
- Järveläinen, Ville 2015. Kommentti: Nypy täys kuus – kartturin nuottivihko haltuun kahdessa minuutissa. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/lifestyle/autot/artikkeli/kommentti-nypy-tays-kuus-kartturin-nuottivihko-haltuun-kahdessa-minuutissa/5555454#gs.IQn3vX4>. [Luettu 9.1.2018.]
- Kalliokuusi, Virpi 1997. Tekeekö käsiteanalyysi sanastoista vaikeakäyttöisiä? *Terminfo* nro 2/97. 17–21.
- Kalliokuusi, Virpi 1999. Määrittelyn monet kasvot. Teoksessa Kuhmonen Kaisa (toim.). 41–61.
- Kalliokuusi, Virpi ja Katri Seppälä 1999. Vastinetyö sanastoprojektissa. Teoksessa Kuhmonen Kaisa (toim.). 77–90.
- Kalverkämper, Hartwig 1990. Gemeinsprache und Fachsprachen – Plädoyer für eine integrierende Sichtweise. Teoksessa Stickel, Gerhard (toim.). *Deutsche Gegenwartssprache: Tendenzen und Perspektiven*. Berlin: de Gruyter. 88–133.

- Kivimäki, Netta 2015. *Antero Mertarannan jääkiekkoselostuksen metaforista*. Itä-Suomen yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/urn:nbn:fi:uef-20150223>. [Luettu 11.1.2018.]
- Kivistö, Anssi 2016. *The making of rallienglanti: Cross-linguistic influence in Finnish speakers' pronunciation of English*. Jyväskylän yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-201606082979>. [Luettu 19.12.2017.]
- Korvenranta, Heta 2005. Asiantuntija-arvioinnit. Teoksessa Ovaska, Aula & Majaranta (toim.). 111–124.
- Kosunen Racing s.d. Rallinuotit. Saatavilla: <http://www.kosunenracing.com/pnote.html>. [Luettu 11.1.2018.]
- Kuhmonen, Kaisa (toim.) 1999. *Toimikunnista termitalkoisiin. 25 vuotta sanastotyön asiantuntemusta*. Helsinki: Yliopistopaino.
- Kuutti, Wille 2003. *Käytettävyys, suunnittelu ja arviointi*. Helsinki: Talentum.
- Kytölä, Elina 2008. *Talouskielen sanakirjan käytettävyystutkimus kääntäjäopiskelijan näkökulmasta – tarkasteltavana suomi–saksa-sanakirja*. Tampereen yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/urn:nbn:fi:uta-1-17653>. [Luettu 22.9.2017.]
- Laakso, Vesa 2017. Nuotit voi tehdä kahdella tavalla: ”Kuskit ovat omanlaisia taitelijoitaan”. Saatavilla: <https://www.ksml.fi/urheilu/mm-ralli/Nuotit-voi-tehd%C3%A4-kahdella-tavalla-%E2%80%9DKuskit-ovat-omanlaisia-taitelijoitaan%E2%80%9D/970938>. [Luettu 9.2.2018.]
- Lemmetti, Mikko 2001. *Usability of terminology management programs and databases: A survey study*. Jyväskylän yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-2001861487>. [Luettu 22.9.2017.]
- Marcos, Mari-Carmen 2006. Usability evaluation of online terminology databases. Saatavilla: <https://www.upf.edu/hipertextnet/en/numero-4/usabilidad.html>. [Luettu 15.11.2017.]
- Mobilia 2017. Kesätyöilmoitus. [Henkilökohtainen sähköpostiviesti.] Vastaanottaja: Anni Kinnunen. Lähetetty 30.11.2017. [Luettu 30.11.2017.]
- Mobilia a s.d. Tervetuloa Mobiliaan. Saatavilla: <http://www.mobilia.fi/tervetuloa-mobiliaan>. [Luettu 8.12.2017.]
- Mobilia b s.d. Rallimuseo. Saatavilla: <http://www.mobilia.fi/nayttelyt/pysyvat-nayttelyt/rallimuseo>. [Luettu 8.12.2017.]
- Mobilia c s.d. Rallimuseon tukijat. <http://www.mobilia.fi/nayttelyt/pysyvat-nayttelyt/rallimuseo/rallimuseon-tukijat>. [Luettu 8.12.2017.]
- Mobilia d s.d. Rally Hall of Fame. <http://www.mobilia.fi/nayttelyt/pysyvat-nayttelyt/rally-hall-fame>. [Luettu 8.12.2017.]
- Mobilia e s.d. Näyttelyt. <http://www.mobilia.fi/nayttelyt>. [Luettu 8.12.2017.]
- Mobilia f s.d. Opastukset. <http://www.mobilia.fi/nayttelyt/opastukset>. [Luettu 8.12.2017.]
- Muukkonen, Henrik 2017. Tutkimus: Jääkiekko on Suomen arvostetuin urheilulaji. Saatavilla: <https://www.marmai.fi/uutiset/tutkimus-jaakiekkoon-suomen-arvostetuin-urheilulaji-6639214>. [Luettu 25.1.2018.]

- Müller-Spitzer, Carolin 2014. Methoden der Wörterbuchbenutzungsforschung. *Lexicographica* 30:1. 112–151. Saatavilla: <https://ids-pub.bsz-bw.de/frontdoor/index/index/docId/3192>. [Luettu 22.9.2017.]
- Mäkinen, Marko (toim.) 2017. *EKI*. Kangasala: Mobilia säätiö.
- Nèoth, Winfried 1990. *Handbook of Semiotics*. Bloomington: Indiana University Press.
- Nielsen, Jakob 1993. *Usability Engineering*. Boston: Academic Press.
- Nielsen, Jakob 1994. Enhancing the explanatory power of usability heuristics. Teoksessa Adelson, Beth, Susan Dumais & Judith Olson (toim.). *CHI '94 Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems*. New York: ACM Press. 152–158.
- Nielsen, Jakob 1995. 10 Usability Heuristics for User Interface Design. Saatavilla: <https://www.nngroup.com/articles/ten-usability-heuristics/>. [Luettu 22.11.2017.]
- Nielsen, Jakob & Rolf Molich 1990. Heuristic evaluation of user interfaces. Teoksessa Carrasco Chew, Jane & John Whiteside (toim.). *CHI '90 Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems*. New York: ACM Press. 249–256.
- Nielsen, Sandro 2008. The effect of lexicographical information cost on dictionary making and use. *Lexicos* 18, 170–181.
- Nordlund, Tomi 2016. *Selostajat tulessa. Jääkiekkoselostusten metaforien nykyisestä luonteesta*. Tampereen yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:uta-201606101885>. [Luettu 11.1.2018.]
- Nuopponen, Anita 1999. Mihin terminologian teoriaa ja menetelmiä voidaan hyödyntää? Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 91–98.
- Nykänen, Olli 1999a. Sanastoprojektin vaiheet. Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 62–71.
- Nykänen, Olli 1999b. Auttaisiko sanastojen sisällön profilointi niiden laadun mittaamisessa? Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 143–153.
- Nykänen, Olli 1999c. Kuinka piirrän käsitejärjestelmiä? Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 16–28.
- Nykänen, Olli 1999d. TSK – 25 vuotta sanastotyön asiantuntemusta. Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 6–15.
- Nykänen, Olli & Virpi Kalliokuusi 1999. Sanastotyön sanastoa. Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 170–183.
- Ovaska, Saila, Anne Aula & Päivi Majaranta (toim.) 2005. *Käytettävyydestutkimuksen menetelmät*. Tampere: Tampereen yliopisto. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-44-9724-7>. [Luettu 15.11.2017.]
- Rengastien autotarvike oy s.d. Rallisanastoa. Saatavilla: <http://www.autotarvike.fi/rallisanastoa.html>. [Luettu 11.1.2018.]
- Routio, Pentti 2007. Tuotteen käytettävyys. Saatavilla: <http://www2.uiah.fi/projects/metodi/068.htm>. [Luettu 16.11.2017.]
- Sanastokeskus TSK 2006. *Terminologian sanasto = Terminologins terminologi = Terminology of Terminology = Vocabulaire de la terminologie*. Helsinki: Sanastokeskus TSK.

- Sanastokeskus TSK 2017. *Kokonaisturvallisuuden sanasto = Ordlista om övergripande säkerhet = Vocabulary of Comprehensive Security*. Helsinki: Sanastokeskus TSK.
- Sinkkonen, Irmeli, Hannu Kuoppala, Jarmo Parkkinen & Raino Vastamäki 2006. *Käytettävyyden psykologia*. 3., uudistettu painos. Helsinki: Edita, IT Press.
- Sorvali, Tiina 2004. *Makrostruktur und sprachliche Bildlichkeit in deutschen und finnischen Sportberichten*. Tampere: Tampere University Press.
- Stolze, Radegundis 2009. *Fachübersetzen: Ein Lehrbuch Für Theorie Und Praxis*. Berlin: Frank & Timme.
- Suojanen, Tytti, Kaisa Koskinen & Tiina Tuominen 2012. *Käyttäjäkeskeinen kääntäminen*. Tampere Studies in Language, Translation and Literature B1. Tampere: Tampereen yliopisto. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-44-8839-9>. [Luettu 21.9.2017.]
- Suonuuti, Heidi 1999. Käsiteanalyysi työmenetelmänä. Teoksessa Kuhmonen, Kaisa (toim.). 29–42.
- Suonuuti, Heidi 2012. *Sanastotyön opas*. 2., korjattu painos. Engl. alkuteos *Guide to Terminology* (2001). Kääntänyt: Sirpa Suhonen. Helsinki: Sanastokeskus TSK.
- Susitaival, Siiri 2010. *Terminologiseen sanastoon vaikuttavat käytettävyystekijät*. Tampereen yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/urn:nbn:fi:uta-1-20908>. [Luettu 22.9.2017.]
- Vauhtimurot s.d. Rallinuotit. Saatavilla: <http://vauhtimurot.blogspot.fi/p/rallinuotit.html>. [Luettu 9.2.2018.]
- WRC s.d. Glossary. Saatavilla: <http://www.wrc.com/en/wrc/about-wrc/more-/lexicon/glossary-a-i/page/742-557-672--.html> [Luettu 21.2.2018]
- Wüster, Eugen 1985. *Einführung in Die Allgemeine Terminologielehre Und Terminologische Lexikographie*. 2. painos. Kööpenhamina: Handelshochschule Kopenhagen.

Käsiteanalyysin lähteet

- ADAC 2016. Grundausschreibung für den Clubsport Rallye Sprint 2017. Saatavilla: http://www.clubsport-motorsport.de/dateien/clubsport_rallye_sprint_2017.pdf. [Luettu 8.1.2018.]
- ADAC 2017. Reglement 2018 – ADAC Rallye Masters Deutsche Rallye-Meisterschaft. Saatavilla: https://www.adac-motorsport.de/docs/drm/2018/static/330/Reglement_2018_Vorbehaltlich_DMS_B_Genehmigung_V2.pdf. [Luettu 18.1.2018.]
- ADAC Motorsport a = ADAC Motorsport s.d. ADAC Motorboot Masters. Saatavilla: <https://www.adac-motorsport.de/adac-motorboot-masters/>. [Luettu 7.2.2018.]
- ADAC Motorsport b = ADAC Motorsport s.d. ADAC Motorsport. Saatavilla: <https://www.adac-motorsport.de/adac-motorsport/>. [Luettu 7.2.2018.]
- ADAC Motorsport c = ADAC Motorsport s.d. ADAC Rallye Deutschland. Saatavilla: <https://www.adac-rallye-deutschland.de/>. [Luettu 8.2.2018.]
- ADAC Schleswig-Holstein s.d. ADAC Rallye Schule. Saatavilla: <https://motorsport.adac-sh.de/nachwuchs/adac-rallye-schule.html>. [Luettu 14.2.2018.]
- ADMV a = Allgemeiner Deutscher Motorsport Verein s.d. Motorsportarten. Saatavilla: <http://www.admv.de/index.php/service/motorsport/motorsportarten>. [Luettu 7.2.2018.]
- ADMV b = Allgemeiner Deutscher Motorsport Verein s.d. Automobilrallye. Saatavilla: <http://www.admv.de/index.php/service/motorsport/motorsportarten/98-automobilrallye>. [Luettu 8.2.2018.]
- Airaksinen, Jouni 2012. 22. Historic Grand Race, 18.-19.8.-12, kokoa auto- ja moottoripyöräklassikot Ahveniston moottoriradalle Hämeenlinnaan tulevana viikonloppuna. Mediatiedote 16.8.2012. Saatavilla: https://www.historicrace.fi/HGR12/Images/HGR12_tiedote_1.pdf. [Luettu 8.1.2018.]
- AKK 2016 = AKK-Motorsport ry 2016. Rata-ajon suomenmestaruussarja säännöt 2016. Saatavilla: https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1607/rata-sm_sarjasaanto_2016_final-1.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2017a = AKK-Motorsport ry 2017. eMotorsport SM-sarjasäännöt (DRAFT). Saatavilla: www.autourheilu.fi/site/assets/files/11580/emotorsports_sa_a_nno_t_final.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2017b = AKK-Motorsport ry 2017. Pienoisautojen kilpailusäännöt. Saatavilla: https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/30048890_akk_10_pienoisautot_low-2.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2017c = AKK-Motorsport ry 2017. Rallicross SM 2017 sarjasäännöt. Saatavilla: https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1606/rc-sm_sarjasaanto_2017_final.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018a = AKK-Motorsport ry 2018. Rallin säännöt. Saatavilla: https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/30591125_akk_4_ralli_2018_korj__220118.pdf. [Luettu 7.2.2018.]

- AKK 2018b = AKK-Motorsport ry 2018. Karting lajisäännöt. Saatavilla:
https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/sk_2018_karting.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018c = AKK-Motorsport ry 2018. Crosskart säännöt 2018. Saatavilla:
www.autourheilu.fi/site/assets/files/1164/crosskart_saannot_2018.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018d = AKK-Motorsport ry 2018 Drifting lajisäännöt. Saatavilla:
https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/sk_2018_drifting.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018e = AKK-Motorsport ry 2018 Off road lajin kilpailusäännöt. Saatavilla:
https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/sk_2018_offroad.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018f = AKK-Motorsport ry 2018. Autosuunnistuksen säännöt. Saatavilla:
https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/sk_2018_autosuunnistus.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018g = AKK-Motorsport ry 2018. Jäärata-ajon SM-sarjasäännöt 2018. Saatavilla:
https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1412/jaaradan_sm_-_sarjasaanto_2018_vol_2.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- AKK 2018h = AKK-Motorsport ry 2018. Ralli SM Sarjasäännöt 2018. Saatavilla:
www.rallism.fi/files/upload_pdf/882997/RSM2018_sarjasaannot_final_21112017.pdf. [Luettu 5.1.2018.]
- AKK 2018i = AKK-Motorsport ry 2018. Autojen tekniset määräykset ja kuljettajien ajovarusteet. Liite J. Saatavilla:
https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/30289747_akk_11_tekniset_pai_v240118.pdf. [Luettu 23.1.2018.]
- AKK a = AKK-Motorsport ry s.d. AKK. Saatavilla: <https://www.autourheilu.fi/akk/>. [Luettu 2.1.2018.]
- AKK b = AKK-Motorsport ry s.d. Lajit. Saatavilla: <https://www.autourheilu.fi/lajit/>. [Luettu 2.1.2018.]
- AKK c = AKK-Motorsport ry s.d. Lajiryhmät 2017–2018. Saatavilla:
<https://www.autourheilu.fi/lajiryhmat-2015-16/>. [Luettu 3.1.2018.]
- Auto Bild s.d. Rallye Schweden. Saatavilla:
http://www.autobild.de/partner/mst/content/rallye/Rallye_Schweden.html. [Luettu 8.2.2018.]
- Auto, Motor und Sport 2007. Vatikan wettart gegen Wüstenrallye. Saatavilla:
<https://www.auto-motor-und-sport.de/motorsport/vatikan-wettart-gegen-wuestenrallye-725280.html>. [Luettu 5.1.2018.]
- Autoliitto 2017. Autoliitto ry:n AL-Sport EcoRun-lajisäännöt. Saatavilla:
https://www.autoliitto.fi/sites/default/files/2017_al-sport_ecorun-lajisaannot_v_0.33.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- Autoliitto a = Autoliitto s.d. Autoslalom. Saatavilla: <https://www.autoliitto.fi/tutustu-toimintaamme/al-sport/autoslalom>. [Luettu 3.1.2018.]

- Autoliitto b = Autoliitto s.d. Tasanopeus / Regularity. Saatavilla:
<https://www.autoliitto.fi/tutustu-toimintaamme/al-sport/tasanopeus-regularity>.
 [Luettu 3.1.2018.]
- AVD s.d. = Automobilclub von Deutschland. Historischer Motorsport. Saatavilla:
<https://www.avd.de/fahrspass/historischer-motorsport/>. [Luettu 9.1.2018.]
- Bökamp, Lothar s.d. Wie kann ein Beifahrer seinen Fahrer schneller machen? Saatavilla:
<https://www.pacenote.de/wie-kann-ein-beifahrer-seinen-fahrer-schneller-machen/>. [Luettu 14.2.2018.]
- Curbs s.d. Das Magazin. Saatavilla: <https://www.curbs-magazin.com/das-magazin/>. [Luettu 9.1.2018.]
- Dirnbeck, Gerald 2016. Neuer Hyundai R5 bei Ypern Rallye als Vorausfahrzeug. Saatavilla:
<http://www.motorsport-total.com/erc/news/neuer-hyundai-r5-bei-ypern-rallye-als-vorausfahrzeug-16053102>. [Luettu 21.2.2018.]
- DMSB 2013. Neuer DMSB-Kraftfahrzeugpass erleichtert Straßenzulassung für Rallyefahrzeuge. Saatavilla: http://www.dmsb.de/active/detail-view/news/neuer-dmsb-kraftfahrzeugpass-erleichtert-strassenzulassung-fuer-rallyefahrzeuge/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=9680221012564e315041ffea86313cdd. [Luettu 20.2.2018.]
- DMSB 2017a = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. DMSB-Rallye-Reglement 2018. Saatavilla:
www.dmsb.de/active/automobilsport/rallye/?tx_dmsbdownload_general%5Bdocument%5D=20939&tx_dmsbdownload_general%5Baction%5D=downloadFile&tx_dmsbdownload_general%5Bcontroller%5D=Document&cHash=6d352d12529033230feddc68f0ac1525. [Luettu 8.2.2018.]
- DMSB 2017b = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. Anhang H zum internationalen Sportgesetz. Saatavilla: www.dmsb.de/active/automobilsport/allgemeine-bestimmungen/?tx_dmsbdownload_general%5Bdocument%5D=21202&tx_dmsbdownload_general%5Baction%5D=downloadFile&tx_dmsbdownload_general%5Bcontroller%5D=Document&cHash=45a9374ee25491a9c398f0dbdc98f5c9. [Luettu 21.2.2018.]
- DMSB 2018. Handbuch 2018 - Automobilsport inkl. Kartsport. Saatavilla:
www.dmsb.de/download/?tx_dmsbdownload_general%5Bdocument%5D=19210&tx_dmsbdownload_general%5Baction%5D=downloadFile&tx_dmsbdownload_general%5Bcontroller%5D=Document&cHash=81d5642a3acadd6356f560a6561a6fca. [Luettu 21.2.2018.]
- DMSB a = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. s.d. Dachverband der deutschen Motorsportler. Saatavilla: <http://www.dmsb.de/public/dmsb/>. [Luettu 4.1.2018.]
- DMSB b = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. Willkommen in der Welt des Motorsports. Saatavilla: <http://www.dmsb.de/public/>. [Luettu 4.1.2018.]
- DMSB c = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. s.d. Packender Sport auf vier Rädern. Saatavilla: <http://www.dmsb.de/public/automobilsport/>. [Luettu 4.1.2018.]
- DMSB d = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. s.d. Driftkünstler am Limit. Saatavilla:
<http://www.dmsb.de/public/automobilsport/rallye/#c531>. [Luettu 4.1.2018.]

- DMSB e = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. s.d. Mehrkämpfer auf Asphalt und Schotter. Saatavilla: <http://www.dmsb.de/public/automobilsport/rallycross/#c478>. [Luettu 8.1.2018.]
- DMSB f = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. s.d. Aus Liebe zum Automobil. Saatavilla: <http://www.dmsb.de/public/automobilsport/historischer-sport/#c586>. [Luettu 9.1.2018.]
- DMSB g = Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. s.d. Vielfalt auf zwei Rädern. Saatavilla: <http://www.dmsb.de/public/motorradsport/>. [Luettu 7.2.2018.]
- DMV Motorsport 2017. Rallye-Deutschland-Sieg geht erstmals nach Estland. Saatavilla: <http://www.dmv-motorsport.de/index.php/news-automobil/59-news-rallyesport/646-rallye-deutschland-sieg-geht-erstmal-nach-estland>. [Luettu 4.1.2018.]
- DMV Motorsport s.d. Kart Informationen. Saatavilla: <http://www.dmv-motorsport.de/index.php/kart/508-kart-informationen>. [Luettu 7.2.2018.]
- DRX s.d. = Deutsche Rallycross-Meisterschaft. Was ist Rallycross. Saatavilla: <http://www.rallycross-dm.de/ueber/>. [Luettu 8.1.2018.]
- Duden 2011 = *Duden. Deutsches Universalwörterbuch. 7., überarbeitete und erweiterte Auflage*. Mannheim: Dudenverlag.
- Euro Rallye Trophée 2017. Durchführungsbestimmungen 2017. Saatavilla: <http://www.euro-rallye-trophee.eu/images/downloads/ReglementDeu2017.pdf>. [Luettu 22.2.2018.]
- FHRA ry 2017. Drag racing. Kiihdytysajon sääntökirja 2017. Saatavilla: https://www.fhra.fi/wp-content/uploads/2015/02/Drag-Racing-S%C3%A4%C3%A4nt%C3%B6kirja-2017_4.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- FIA 2017. Appendix J 2018. Classification and Definitions. Saatavilla: <https://www.fia.com/file/64336/download/20688?token=HhqoyRwK>. [Luettu 30.1.2018.]
- Ford-Werke GmbH 2017. Mit neuem Ford Fiesta World Rally Car will Weltmeister Sébastien Ogier seine Siegesserie in Schweden fortsetzen. Saatavilla: <https://www.presseportal.de/pm/6955/3554158>. [Luettu 8.2.2018.]
- Forsström, Saltnu 2014. TOP 10: Kaikkien aikojen suomalaiset rallikuskit. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/top-10-kaikkien-aikojen-suomalaiset-rallikuskit/4486634#gs.bl334j0>. [Luettu 15.1.2018.]
- Frankfurter Allgemeine Zeitung 2004. Rallye Dakar: Wüstenrallye startet im Schnee. Saatavilla: <http://www.faz.net/aktuell/sport/rallye-dakar-wuestenrallye-startet-im-schnee-1143357.html>. [Luettu 5.1.2018.]
- Gorny, Alfred 2017. Neue Klassenbezeichnungen im Rallyesport. Saatavilla: <https://www.rallye-magazin.de/nat/artikel/d/2017/03/22/neue-klassenbezeichnungen-im-rallyesport/>. [Luettu 4.1.2018.]
- Gynther, Mikko 2017. Tässä tehtävässä on luettava nuotit juuri niin kuin ne on kirjoitettu – "Kartturin virhe on vaarallisempi kuin kuljettajan virhe". Saatavilla: <https://www.aamulehti.fi/urheilu/tassa-tehtavassa-on-luettava-nuotit-juuri-niin-kuin-ne-on-kirjoitettu-kartturin-virhe-on-vaarallisempi-kuin-kuljettajan-virhe-200458169/>. [Luettu 15.1.2018.]

- Haupt, Andreas 2017. Breit, beflügelt und 380 PS stark. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/rallye/alle-neuen-rallye-autos-2017-wrc/>. [Luettu 20.2.2018.]
- Hotti, Jari 2017. Perinteiset Itäralli ja Pohjanmaa-ralli palaamassa SM-sarjaan ensi vuonna. Saatavilla: <http://www.urheiluuutiset.com/perinteiset-itaralli-ja-pohjanmaa-ralli-palaamassa-sm-sarjaan-ensi-vuonna/>. [Luettu 5.1.2018.]
- Hyundai Motorsport 2017. McKlein Rallye Tipps: Sweden 2017. Saatavilla: <https://motorsport.hyundai.com/de/mckleins-hot-spots-rally-sweden-2017/>. [Luettu 8.2.2018.]
- Keskisuomalainen 2017. Perjantai tarjosi nannaa MM-rallin kotiyleisölle – suomalaiset lähtevät kolmoisjohdossa lauantaille. Saatavilla: <https://www.ksml.fi/urheilu/mm-ralli/neste-ralli/Perjantai-tarjosi-nannaa-MM-rallin-kotiyleis%C3%B6lle-%E2%80%93-suomalaiset-1%C3%A4htev%C3%A4t-kolmoisjohdossa-lauantaille/1021233>. [Luettu 13.2.2018.]
- Keski-Uusimaa 2017. Kuumeessa ajanut Jari-Matti Latvala tunnustaa: "Odotin vain, että tämä loppuu". Saatavilla: <https://www.keski-uusimaa.fi/artikkeli/522388-kuumeessa-ajanut-jari-matti-latvala-tunnustaa-odotin-vain-etta-tama-loppuu>. [Luettu 14.2.2018.]
- Koch, Tobias 2014. Rallyebolide für den Polarkreis. Saatavilla: <https://tobias.kochs-online.net/2014/03/rallyebolide-fuer-den-polarkreis/>. [Luettu 20.2.2018.]
- Korpela, JiiVee 2017. Männyllä vielä mitalisaumat Tampereen rallifinaalissa. Saatavilla: <http://www.rallism.fi/content/fi/1/318970/20068/--%20Valikko%20-->. [Luettu 13.2.2018.]
- Kosunen Racing s.d. Rallinuotit. Saatavilla: <http://www.kosunenracing.com/pnote.html>. [Luettu 11.1.2018.]
- Kotimaisten kielten keskus 2017. *Kielitoimiston sanakirja*. Saatavilla: <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/netmot.exe?motportal=80>. [Luettu 16.3.2018.]
- Lake City Rally 2017. Rallilehti. Saatavilla: lakecityrally.fi/wp-content/uploads/2016/09/rallilehti_2017.pdf. [Luettu 15.1.2018.]
- Leppämäki, Tapio 2016. Etuautot, mitä ja miksi? Saatavilla: <http://www.nesterallyfinland.fi/info/uutiset/etuautot-mita-ja-miksi/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Lumme, Hanna 2012. Ralliauto rakentui koulutyönä. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-5061092>. [Luettu 1.3.2018.]
- Moottoriurheilu.tv s.d. F1-veneet. Saatavilla: <https://www.moottoriurheilu.tv/tag/f1-veneet/>. [Luettu 4.1.2018.]
- Motorsport-magazin.com 2016. Es kann nur einen geben - Die größten Rallye-Piloten der Geschichte. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-225507-die-groessten-rallye-piloten-der-geschichte/>. [Luettu 15.1.2018.]
- Motorsport-magazin.com 2017. Ticker: Alle News zur Rallye Monte Carlo 2017. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-234917-ticker-alle-news-zur-rallye-monte-carlo-2017/>. [Luettu 21.2.2018.]

- Motorsport-total.com 2016a. APRC: Skoda optimistisch für die "Wüsten-Rallye" in China. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/rallye/news/aprc-skoda-optimistisch-fuer-die-wuesten-rallye-in-china-16080204>. [Luettu 8.2.2018.]
- Motorsport-total.com 2016b. Die Arbeit der Schotter-Spione: Dreck ist nicht gleich Dreck. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/die-arbeit-der-schotter-spione-dreck-ist-nicht-gleich-dreck-16093007?vin=yha&r=8&i=10614&w=1&v=3>. [Luettu 21.2.2018.]
- Motorsport-Total.com 2017. Marijan Griebel: WRC2-Debüt bei der Rallye Deutschland. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/marijan-griebel-wrc2-debuet-bei-der-rallye-deutschland-17071902>. [Luettu 21.2.2018.]
- MRT Racing team 2017. Endurance cup saloon sarja säännöt 2017. Saatavilla: https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1181/endurance_sarjasa_a_nno_t_2017.pdf. [Luettu 3.1.2018.]
- MSC Wahlscheid s.d. Rallye - immer eine starke Bastion im MSC Wahlscheid. Saatavilla: <http://www.msc-wahlscheid.de/msport-footer/rallye-footer>. [Luettu 21.2.2018.]
- MTV Sport 2010. Latvala: Mikko on edelleen ykköskuljettaja. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/latvala-mikko-on-edelleen-ykkoskuljettaja/4158650#gs.MlmcjHg>. [Luettu 16.1.2018.]
- MTV Sport 2011. Etuautot kuljettajien turvana Saksan asvaltilla. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/etuautot-kuljettajien-turvana-saksan-asvaltilla/4169756#gs.zFrSde4>. [Luettu 26.1.2018.]
- Mäkinen, Marko (toim.) 2017. *EKI*. Kangasala: Mobilia säätiö.
- Neste Rally Finland 2017. Lindholmien dynastia saa jatkoa - Emilistä Rallin Tulevaisuuden Tähti 2017. Saatavilla: <https://www.nesterallyfinland.fi/info/uutiset/lindholmien-dynastia-saa-jatkoa-emilista-rallin-tulevaisuuden-tahti-2017/>. [Luettu 13.2.2018.]
- NTV 2016. VW kehrt Rallye-Sport den Rücken. Saatavilla: https://www.ntv.de/sport/der_sport_tag/VW-kehrt-Rallye-Sport-den-Ruecken-article18983976.html. [Luettu 4.1.2018.]
- Opel Motorsport 2013. Opel macht den nächsten Schritt. Saatavilla: <https://www.opel-motorsport.com/rallye/adac-opel-rallye-junior-team/aktuelles/artikel/news/detail/News/opel-macht-den-naechsten-schritt/>. [Luettu 20.2.2018.]
- Pasanen, Mikko 2008. *Kognitiivisten kykyjen ja persoonallisuuden ominaisuuksien kytkeytyminen ralliautoilijoiden kilpailutasoon*. Jyväskylän yliopisto, pro gradu -tutkielma. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-200810225822>. [Luettu 16.1.2018.]
- Peacock, Anthony & Astrid Heinz 2017. 8 Rallyefahrer, die du kennenlernen musst! Saatavilla: <https://www.redbull.com/de-de/die-besten-unbekannten-rallyefahrer>. [Luettu 15.1.2018.]
- ProWIN Rallyesprint s.d. 1. proWIN Rallyesprint 21. Mai 2017. Saatavilla: www.prowin-rallyesprint.de/download/181/. [Luettu 8.2.2018.]
- Ralli SM a = Ralli SM s.d. Ralli SM-sarja. Saatavilla: <http://www.rallism.fi/content/fi/1/10090/Sarja.html>. [Luettu 5.1.2018.]

- Ralli SM b = Ralli SM s.d. SM1: Super4. Saatavilla:
<http://www.rallism.fi/content/fi/1013/20106/SM1.html>. [Luettu 15.2.2018.]
- Rallye-Magazin s.d. Rallye-Lexikon. Saatavilla: <https://www.rallye-magazin.de/rallye-lexikon/>. [Luettu 21.2.2018.]
- Rallyeteam Just s.d. Tobias Just. Saatavilla: <https://www.rallyeteam-just.de/teams/t-just-s-t%C3%BCrk/>. [Luettu 21.2.2018.]
- Ranta, Jarno 2016. Tommi Mäkinen: Maailman paras rallikuljettaja ei todennäköisesti mahdu Toyota-talliin – talli haluaa nuorista tulevaisuuden voittajakaksikon. Saatavilla:
<https://yle.fi/urheilu/3-9014917>. [Luettu 15.1.2018.]
- Rott, Marion 2016. Rallye Wales: Schlange beißt Beifahrer von Mads Östberg! Saatavilla:
<https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-233314-wales-schlange-beisst-beifahrer-von-oestberg/>. [Luettu 14.2.2018.]
- Scuderia Palas ry. s.d. Lajit. Saatavilla: <http://www.scpalas.net/lajit.php>. [Luettu 23.1.2018.]
- SMK s.d. = SMK Motorsport ry. Moottorikelkka-sprint lajisäännöt 2018. Saatavilla:
http://smkry.fi/wp-content/uploads/2013/10/2018_MK_Sprint_Saannot.pdf.
 [Luettu 7.2.2018.]
- SML a = Suomen Moottoriliitto ry. s.d. SML. Saatavilla: <http://www.moottoriliitto.fi/sml/>.
 [Luettu 2.1.2018.]
- Tengvall, Raimo 2012. Mitä eroa siviiliautoon: kokeilussa uusi ralliauto! Saatavilla:
<https://www.is.fi/autot/art-2000000488440.html>. [Luettu 15.2.2018.]
- Tuomari 2017. Kaikkien aikojen paras rallikuljettaja. Saatavilla:
<https://www.city.fi/blogit/tuomari/kaikkien+aikojen+paras+rallikuljettaja/132596>. [Luettu 15.1.2018.]
- Volkswagen Motorsport 2014. Klassenbuch. Saatavilla: http://www.volkswagen-motorsport.com/fileadmin/user_upload/CMP/Dokumente/Scirocco%20R-Cup/Hockenheimring_II/2014/2014-10-19_vwmosp_src2014_klassenbuch_dt.pdf. [Luettu 21.2.2018.]
- Volkswagen Motorsport a = Volkswagen Motorsport s.d. FIA Rallyecross-Weltmeisterschaft. Saatavilla: <http://www.volkswagen-motorsport.com/index.php?id=2334>. [Luettu 8.1.2018.]
- Volkswagen Motorsport b = Volkswagen Motorsport s.d. Rallye Dakar. Saatavilla:
<https://volkswagen-motorsport.com/index.php?id=2583>. [Luettu 8.2.2018.]
- WRC s.d. Glossary. Saatavilla: <http://www.wrc.com/en/wrc/about-wrc/more-/lexicon/glossary-a-i/page/742-557-672--.html>. [Luettu 21.2.2017.]
- Yle Urheilu 2017. Latvala lähtee takaa-ajoon Australian MM-rallissa: "Kaikki on vielä auki". Julkaistu 18.11.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-9748504>. [Luettu 3.1.2018.]
- Zweirad-rallye.de s.d. Zweirad-Rallyesport - Was ist das? Saatavilla: <http://www.zweirad-rallye.de/vorstellung.html>. [Luettu 8.2.2018.]

Suomi–saksa-rallisanasto Rallimuseon oppaille

Anni Kinnunen
Tampereen yliopisto
Viestintätieteiden tiedekunta
Monikielisen viestinnän ja käännöstieteen maisteriohjelma
Saksan kääntämisen ja tulkkauksen opintosuunta
Liite pro gradu -tutkielmaan
Huhtikuu 2018

Sisällys

Sanaston käyttäjälle	3
Ohjeita sanaston käyttöön	4
Sanastossa käytetyt lyhenteet ja erikoismerkinnät	5
Käsitejärjestelmien käytöstä	6
Suomi–saksa-rallisanasto	8
Käsitejärjestelmät	15
Suomenkielinen hakemisto	17
Saksankielinen hakemisto	18

Sanaston käyttäjälle

Tämä rallisanasto on laadittu nimenomaisesti Rallimuseon oppaille. Sen tarkoituksena on antaa oppaille peruskäsitys keskeisimmistä ralliin liittyvistä termeistä, jotta opastuksiin valmistautuminen helpottuisi. Sanaston kokoamisen aikana on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että sanasto palvelisi oppaiden tiedonhankintatarpeita ja tarjoaisi heille hyvän kuvan rallista lajina sekä tärkeimmästä ralliin liittyvästä sanastosta.

Sanaston sisältämät määritelmät on kirjoitettu siten, että ne vastaavat sanaston laatimishetkellä voimassaolevia rallin sääntöjä ja tämänhetkistä tilannetta. Joissakin tapauksissa määritelmän oheen on liitetty huomautus, joka valottaa käsiteltävän ilmiön historiallista taustaa, mikäli sen huomioonottaminen on Rallimuseon oppaiden näkökulmasta tarpeen.

Suomenkielisten termien ja määritelmien lisäksi sanasto sisältää saksankielisiä vastineita, joiden avulla suomenkielisiin käsitteisiin voi viitata saksaksi. Vastineet on valittu siten, että ne sopivat käytettäväksi Rallimuseon opastuksilla tai muissa Rallimuseoon liittyvissä yhteyksissä viittaamaan siihen suomenkieliseen käsitteeseen, jonka yhteydessä ne on esitetty.

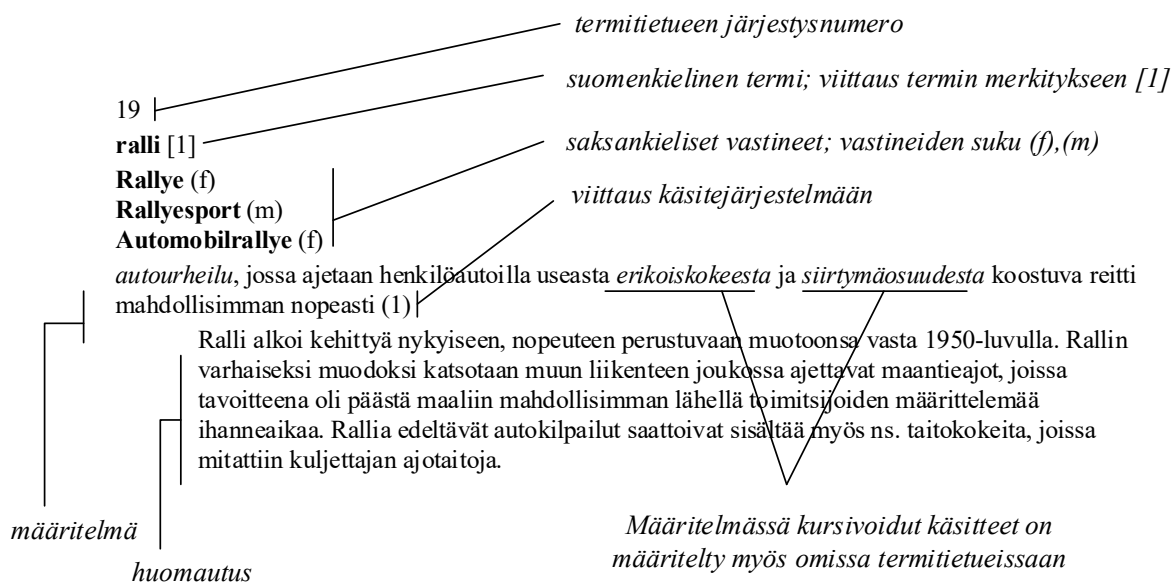
Käsitteet on järjestelty käsitejärjestelmiin, joista käy ilmi, kuinka tietyt käsitteet liittyvät toisiinsa. Numeroidut käsitejärjestelmät löytyvät sanaston lopusta. Lisäksi sanastoon on laadittu sekä suomen- että saksankielinen hakemisto, joka helpottaa yksittäisten termien löytämistä. Hakemistosta on helppo nähdä, mistä termitietueesta termi sanastossa löytyy.

Ennen sanaston käyttämistä on suositeltavaa tutustua *Ohjeita sanaston käyttöön* -osioon, jossa kerrotaan tarkemmin sanaston rakenteesta ja käydään läpi siinä käytetyt merkintätavat. Sanaston lopusta löytyvien käsitejärjestelmien käyttöön on annettu ohjeita osiossa *Käsitejärjestelmien käytöstä*.

Ohjeita sanaston käyttöön

Tämä sanasto on koottu terminologisen tutkimuksen periaatteiden mukaisesti. Käytännössä tämä näkyy rallisanastossa siten, että sanastossa esitettävät tiedot on ryhmitelty käsitteittäin. *Käsite* on ajatuksen tasolla olemassa oleva elementti, jonka ihminen mielessään koostaa useista samankaltaisista todellisen maailman ilmiöistä eli *tarkoitteista*. Käsitteiden tarkoitus on helpottaa asioiden ymmärtämistä ja jäsentämistä. Käsitteitä jäsennetään käsitepiirteiden avulla: käsitepiirteet kertovat käsitteelle tyypillisistä ominaisuuksista, ja auttavat rajaamaan käsitteitä toisistaan. Käsitepiirteiden pohjalta käsitteelle voidaan laatia *määritelmä*, joka on kielellinen kuvaus käsitteestä. Käsitteisiin voidaan viitata puheessa ja tekstissä käyttäen vakiintuneita nimityksiä, *termejä*.

Sanaston sisältämä tieto on jaettu numeroituihin termitietueisiin. Yksi termitietue kuvaa aina yhtä käsitettä. Oheisessa kuvassa on esitetty esimerkki siitä, miten yksittäinen tietue on jäsennelty:



Kuva 1: Esimerkki termitietueen rakenteesta

Tietueessa on ilmoitettu ensimmäisenä *suomenkielinen termi*, jolla käsitteeseen viitataan, sekä joissakin tapauksissa myös samaan käsitteeseen viittaavia suomenkielisiä synonyymeja. Mikäli termillä on synonyymeja, ensimmäisenä ilmoitetaan yleisin tai se, joka soveltuu parhaiten Rallimuseon opastuksella käytettäväksi.

Suomenkielistä termiä seuraa *saksankielinen vastine*, jota voi käyttää suomenkielisten termien sijasta esimerkiksi saksankielisillä opastuksilla. Myös saksankielisiä vastineita voi olla useita, jolloin Rallimuseon opastuksiin parhaiten sopiva vastine on ilmoitettu ensimmäisenä. Mikäli saksankielinen vastine ei merkitykseltään täysin vastaa suomenkielistä termiä, parhaiten Rallimuseon opastuksella käytettäväksi soveltuva termi on ilmoitettu ensimmäisenä.

Seuraava osa termitietueessa on *määritelmä*, joka kuvailee, mihin käsitteeseen tietueessa ilmoitetuilla termeillä viitataan. Määritelmässä esiintyvät termit, joille löytyy sanastosta myös oma määritelmä, on kursivoitu. Mikäli käsite esiintyy jossakin sanaston lopusta löytyvistä käsitejärjestelmistä, määritelmän loppuun on lisätty viittaus kyseisen käsitejärjestelmän numeroon. Joissakin tapauksissa määritelmän ohkeen on liitetty myös *huomautus*, joka antaa määritelmää selventävää tai muutoin oppaille hyödyllistä lisätietoa määritellystä käsitteestä. Huomautukset voivat sisältää myös lisätietoa suomenkielisen termin ja saksankielisen vastineen eroista, mikäli se on tarpeellista.

Sanasto on järjestetty aakkosjärjestykseen suomenkielisten termien mukaan. Jos luet sanastoa sähköisessä pdf-muodossa, voit hakea termiä sanastosta käyttämällä pdf-lukuohjelman hakutoimintoa tai Windows-käyttöjärjestelmän Ctrl + F -näppäinkomentoa.

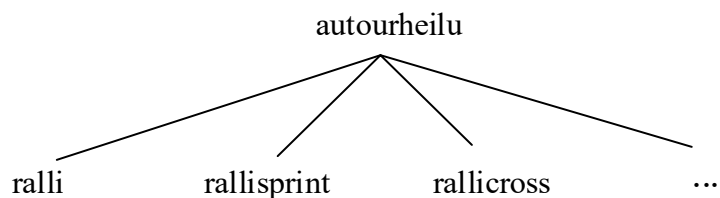
Sanastossa käytetyt lyhenteet ja erikoismerkinnot

~	annettu vastine ei täysin vastaa suomenkielistä termiä
<	annettu vastine viittaa suomenkielistä termiä laajempaan käsitteeseen
>	annettu vastine viittaa suomenkielistä termiä suppeampaan käsitteeseen
(m)	saksankielisen vastineen suku, maskuliini
(n)	saksankielisen vastineen suku, neutri
(f)	saksankielisen vastineen suku, feminiini
[nro]	termillä voidaan viitata useaan käsitteeseen, esim. <i>ralli</i> [1] ja <i>ralli</i> [2]
(nro)	viittaus käsitejärjestelmään
<i>kursiivi</i>	määritelmässä kursivoidulle termille löytyy sanastosta myös oma määritelmä

Käsitejärjestelmien käytöstä

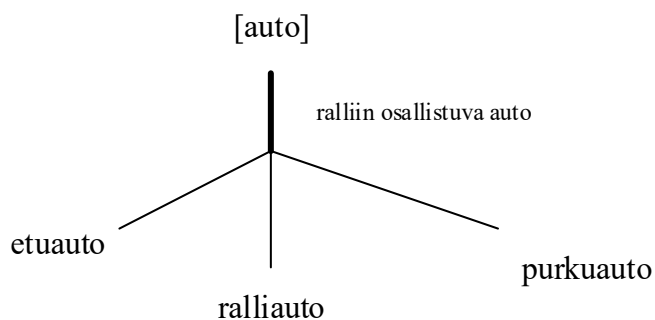
Sanaston loppuun on liitetty neljä kuvaa käsitejärjestelmistä, jotka kuvaavat sanastossa esitettyjen käsitteiden suhteita toisiinsa. Käsitteiden välisiä suhteita kutsutaan *käsitesuhteiksi*. Mikäli käsite esiintyy käsitejärjestelmässä sanaston lopussa, sen määritelmän lopussa on ilmoitettu käsitejärjestelmän numero.

Puudiagrammin (kuva 2) avulla kuvataan hierarkkista käsitesuhdetta, jossa diagrammissa ylempänä oleva käsite on alemmalla tasolla olevan käsitteen yläkäsite. Esimerkiksi kuvassa 2 autourheilun on esitetty yläkäsitteenä, joka alakäsitteitä ovat *ralli*, *rallisprint* ja *rallicross*; käytännössä *rallin* voidaan siis sanoa olevan eräs *autourheilun* lajeista.



Kuva 2. Esimerkki puudiagrammista

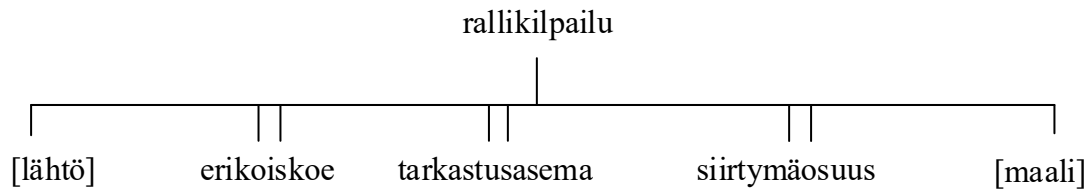
Jos puudiagrammissa on esitetty vain jonkin valintaperusteen mukaan valittu joukko tietyn yläkäsitteen alakäsitteistä, on valintaperuste eli niin kutsuttu jakoperuste esitetty diagrammissa muuta tekstiä pienemmällä fontilla. Näin on toimittu myös kuvan 3 esimerkissä, jossa käsitteellä *auto* on myös sellaisia alakäsitteitä, jotka eivät osallistu ralliin, mutta joita ei ole sisällytetty kuvan käsitejärjestelmään.



Kuva 3. Esimerkki käsitejärjestelmään merkitystä jakoperusteesta

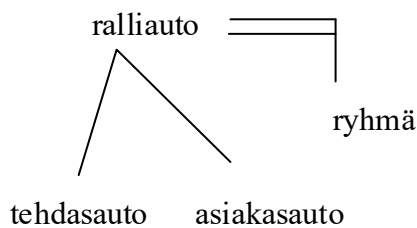
Hierarkkisten käsitesuhteiden lisäksi käsitteiden välillä voi olla koostumussuhde, jota kuvataan kampadiagrammin (kuva 4) avulla. Koostumussuhteessa alakäsitteet ovat yläkäsitteen osia: esimerkiksi kuvan 4 diagrammissa yläkäsitteenä kuvattu *rallikilpailu* koostuu useasta osasta, joita ovat muiden muassa alakäsitteinä kuvatut *erikoiskoe* ja *tarkastusasema*. Mikäli

alakäsitteitä kuuluu yläkäsitteen muodostamaan kokonaisuuteen useampia kuin yksi, on sen kohdalla kampadiagrammissa kaksi viivaa.



Kuva 4. Esimerkki kampadiagrammista.

Käsitejärjestelmät voivat olla monitasoisia, jolloin alakäsitteille on merkitty omia alakäsitteitään. Käsitejärjestelmät voivat myös olla yhdistelmiä puu- ja kampadiagrammeista, niin kutsuttuja sekakoosteisia käsitejärjestelmiä (kuva 5), jolloin samaan järjestelmään kuuluu sekä hierarkkisessa käsitesuhteessa että koostumussuhteessa keskenään olevia käsitteitä. Kuvassa 5 käsite *ryhmä* on esitetty koostuvaksi useasta *ralliautoista*. Samanaikaisesti käsitteellä *ralliauto* on myös kaksi hierarkkista alakäsitettä, *tehdasauto* ja *asiakasauto*.



Kuva 4. Esimerkki sekakoosteisesta käsitejärjestelmästä

Käsitejärjestelmässä hakasulkeiden sisällä kuvattuja käsitteitä ei ole määritelty sanastossa, eikä niillä ole omaa termitietuetta (ks. kuva 4). Kolme pistettä (...) yhtenä alakäsitteenä tarkoittaa, että yläkäsitteellä on myös muita alakäsitteitä, joita ei ole ollut tarpeellista sisällyttää tähän sanastoon (ks. kuva 2).

Suomi–saksa-rallisanasto

1

aavikkoralli

Wüstenrallye (f)

rallikilpailu, jonka reitistä vähintään osa ajetaan aavikolla (2)

Tunnetuin aavikkoralli on Dakarin ralli, joka tunnetaan alkuperäisen reittinsä mukaisesti myös Pariisi-Dakar-rallina. Kestävyyttä vaativassa, nykymuodossaan 14 päivää kestävässä rallissa on omat sarjansa autoille, rekoille ja moottoripyörille. Vuodesta 2009 alkaen Dakarin ralli on ajettu Etelä-Amerikassa.

2

aikakortti

Kontrollkarte (f)

kirjallinen dokumentti, johon merkitään *aikatarkastusasemien* väliset ajoajat sekä pisin *erikoiskokeen* suorittamiseen sallittu aika

Aikakortti esitetään toimitsijalle tarkastusasemalla. Aikatarkastusasemilla aikakorttiin merkitään aika, jolloin auto on saapunut. Merkinnöistä nähdään, ovatko kilpailijat ajaneet siirtymäosuuden ihanneajoajassa.

3

aikatarkastusasema

Zeitkontrolle (f)

tarkastusasema, jossa tarkastetaan, kuinka kauan aikaa kilpailijat ovat käyttäneet *siirtymäosuudella* (2)

Aikatarkastusasemia on ennen erikoiskokeen lähtöön siirtymistä, sekä heti erikoiskokeen maalin jälkeen. Aikatarkastusasemille on saavuttava ihannesaapumisajassa.

4

asiakasauto

Kundenfahrzeug (n)

Kundenauto (n)

ralliauto, jonka autovalmistaja on myynyt *yksityistallin* käyttöön (4)

5

autourheilu

Automobilsport (m)

moottoriurheilu, jossa ajetaan autoilla (1)

Autourheilussa autoksi katsotaan myös esimerkiksi crosskart-, karting- ja formula-autot, kauko-ohjattavat pienoisaivot sekä virtuaaliset autot.

6

erikoiskoe

EK

Wertungsprüfung (f)

WP (f)

rallikilpailun osuus, jossa kilpaillaan nopeudesta muulta liikenteeltä suljetulla tieosuudella (2)

7

etuauto

kilpailun järjestäjän etuautosta:

> **Vorauswagen** (m)

> **Vorwagen** (m)

> **Vorausfahrzeug** (n)

> **0-Fahrzeug** (n)

tallin tai kilpailijan omasta etuautosta:

> **Safety Crew** (f)

> **Eissspion** (m)

> **Gravel-Crew** (f)

> **Schotterspion** (m)

auto, joka ajaa *erikoiskokeen* läpi ennen kilpailijoita (4)

Kilpailun järjestäjän etuautot (turva-autot ja nolla-autot) parantavat kilpailun turvallisuutta tarkistamalla erikoiskokeen toimivuuden ja varoittamalla yleisöä ensimmäisen kilpailijan lähestymisestä. Joissakin rallikilpailuissa sallitaan myös tallien ja kilpailijoiden omat etuautot, jotka välittävät kilpailijoille tietoa erikoiskokeen olosuhteista.

Saksankieliset termit *Vorauswagen*, *Vorwagen* ja *Vorausfahrzeug* viittaavat kilpailun järjestäjän nolla-autoihin. Termi *Safety Crew* viittaa tallin tai kilpailijan etuautoon. Jäätä erikoiskokeelta talviralleissa tarkkailevasta etuautosta voidaan käyttää myös termiä *Eissspion*, muiden rallien osalta voidaan käyttää myös termiä *Gravel-Crew* tai *Schotterspion*.

8

historic

historischer Motorsport (m)

moottoriurheilu, jossa kilpaillaan vanhoilla moottoriajoneuvoilla (1)

Historic-kilpailuja voidaan järjestää useissa moottoriurheilulajeissa ja monenlaisille ajoneuvoille, esimerkiksi autoille, moottoripyörille ja moottorikelkoille. Suomessa historic-kilpailuja ajetaan muun muassa rallissa, rallisprintissä ja rata-ajossa.

9

ihannesaapumisaika

Soll-Ankunftzeit (f)

aika, jonka sisällä auton tulee saapua *aikatarkastusasemalle*

Ihannesaapumisaika ilmoitetaan minuutin tarkkuudella. Etuajassa tai myöhässä saapumisesta seuraa aikasakkorangaistus.

10

kakkoskuljettaja [1]

kakkoskuski [1]

Nummer-2-Pilot (m)

Nummer-2-Fahrer (m)

kuljettaja, jonka edun ajaminen on tallille toissijaista *ykköskuskiin* nähden, mikäli se joutuu valitsemaan kuskiensa välillä (3)

11

kartanlukija

kartturi

2-ohjaaja

kakkoskuljettaja [2]

kakkoskuski [2]

Beifahrer (m)

Co-Pilot (m)

kilpailijaparin jäsen, joka lukee kuljettajalle *nuotit* tai *tiekirjan* merkinnät (3)

Kartanlukijan tehtävä on helpottaa kuljettajan työtä kertomalla, mitä reitillä on seuraavaksi edessä. Kartanlukija huolehtii myös siitä, että kuljettajapari saapuu aikatarkastusasemille oikeaan aikaan.

Huomaa, että termeillä *kakkoskuljettaja* ja *kakkoskuski* on myös toinen mahdollinen merkitys (ks. kakkoskuljettaja [1]), minkä vuoksi niiden käyttöä kartanlukijaan viitattaessa kannattaa harkita.

12

kilpailijapari

autokunta

Fahrer-Team (n)

tallin jäsenet, jotka osallistuvat *rallikilpailuun* *ralliautossa* (3)

13

kuljettaja

rallikuljettaja

rallikuski

1-ohjaaja

Fahrer (m)

Rallyefahrer (m)

Rallye-Pilot (m)

Pilot (m)

kilpailijaparin jäsen, joka kuljettaa *ralliautoa* (3)

14

luokka

Wertung (f)

Klasse (f)

Division (f)

rallikilpailussa keskenään kilpailevat *kilpailijaparit* (3)

Rallikilpailu voi olla jaettu useaan luokkaan, jolloin jokaisessa luokassa on oma voittaja. Luokkajako voi perustua käytettävän auton teknisiin ominaisuuksiin, jolloin tietyssä luokassa voi kilpailla tiettyihin ryhmiin kuuluvia autoja. Lisäksi rallikilpailussa voi olla kuljettajan ominaisuuksiin perustuvia luokkia, esimerkiksi nuorille kuljettajille tarkoitettu junioriluokka tai naisten luokka.

15

moottoriurheilu

Motorsport (m)

urheilu, jossa ajetaan moottorikäyttöisillä kulkuneuvoilla (1)

16

nolla-auto

0-auto

< **0-Fahrzeug** (n)

< **Vorauswagen** (m)

< **Vorwagen** (m)

< **Vorausfahrzeug** (n)

etuauto, joka tarkastaa *erikoiskokeen* järjestelyjen toimivuuden (4)

Nolla-autoja on usein kolme: 000-auto, 00-auto sekä 0-auto. Nolla-auto voi olla rallin sääntöjen mukainen ralliauto tai siviiliauto. Juuri ennen kilpailijoita erikoiskokeelle lähtevä 0-auto ajaa reitin kilpailunomaisesti, vaikka se ei kilpailuun osallistukaan.

Käytännössä saksankieliset termit voivat viitata myös turva-autoon. Saksalaisten sääntöjen mukaan yhden nolla-autoista on oltava siviiliauto.

17

nuotit

rallinuotit

Aufschrieb (m)

Rallye-Aufschrieb (m)

Gebetbuch (n)

kirjallinen dokumentti, johon *kilpailijapari* on kirjannut muistiin reitin ominaisuuksia

Nuotteihin kirjataan tietoa esimerkiksi reitillä olevista mutkista ja niiden jyrkkyydestä, mäistä ja nyppylöistä sekä parhaista ajolinjoista. Nuotteja voidaan kirjoittaa useilla eri tavoilla, mutta koska niitä luetaan kovassa vauhdissa, asiat pyritään ilmaisemaan mahdollisimman tiiviisti, esimerkiksi lyhenteitä käyttäen.

18

purkuauto

Schlusswagen (m)

auto, joka ajaa *erikoiskokeen* läpi sen loputtua (4)

Purkuauton tehtävä on ilmoittaa yleisölle, että erikoiskokeen suorittaminen on päättynyt.

19

ralli [1]

Rallye (f)

Rallyesport (m)

Automobilrallye (f)

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla useista *erikoiskokeista* ja *siirtymäosuuksista* koostuva reitti mahdollisimman nopeasti (1)

Ralli alkoi kehittyä nykyiseen, nopeuteen perustuvaan muotoonsa vasta 1950-luvulla. Rallin varhaiseksi muodoksi katsotaan muun liikenteen joukossa ajettavat maantieajot, joissa tavoitteena oli päästä maaliin mahdollisimman lähellä toimitsijoiden määrittelemää ihanneaikaa. Rallia edeltävät autokilpailut saattoivat sisältää myös ns. taitokokeita, joissa mitattiin kuljettajan ajotaitoja.

20

ralliauto

Rallyefahrzeug (n)

Rallyewagen (m)

Rallyeauto (n)

Rallyebolide (f)

auto, jolla ajetaan *rallia* [1] ja joka on luokiteltu kuuluvaksi johonkin kansainväliseen tai kansalliseen ryhmään ja luokkaan (4)

21

rallicross

Rallyecross (n)

Rallycross (n)

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla mahdollisimman nopeasti moottori- tai soraradalla (1)

22

rallikilpailu

ralli [2]

Rallye (f)

rallissa [1] käytävä yksittäinen kilpailu (2)

Rallikilpailu koostuu reitistä, jonka varrella on useita erikoiskokeita ja aikatarkastusasemia.

Rallikilpailu voi jakautua useammalle päivälle.

23

rallisprint

~ **Rallyesprint** (m)

autourheilu, jossa ajetaan henkilöautolla mahdollisimman nopeasti muulta liikenteeltä suljetulla reitillä, joka ajetaan yhden kilpailun aikana useaan kertaan (1)

Rallisprintin reitti muistuttaa yksittäistä rallin erikoiskoetta.

Suomessa ralli ja rallisprint nähdään omina lajeinaan, vaikka ne muistuttavatkin toisiaan suuresti. Saksassa termillä Rallyesprint viitataan yleisesti rallikilpailuun, jonka pituus on normaalia lyhempi.

24

reittitarkastusasema

Durchfahrtskontrolle (f)

tarkastusasema, jossa *aikakorttiin* ei merkitä saapumisaikaa (2)

25

ryhmä

Gruppe (f)

teknisiltä ominaisuuksiltaan toisiaan vastaavat *ralliautot* (4)

Rallin ryhmät ovat lajin historian aikana muuttuneet useaan kertaan. Ryhmäjako on perinteisesti perustunut siihen, kuinka paljon auton ominaisuudet eroavat ns. tavallisesta, tieliikenteessä käytettävästä tuotantoautosta.

26

sarja

Serie (f)

useammasta kuin yhdestä *rallikilpailusta* koostuva kilpailullinen kokonaisuus (2)

Sarjaan kuuluvista rallikilpailuista yhteensä eniten pisteitä kerännyt kilpailija voittaa kyseisen sarjan mestaruuden. Rallisarjoja ovat esimerkiksi rallin maailmanmestaruussarja WRC sekä rallin suomenmestaruussarja Ralli-SM.

27

siirtymäosuus

siirtymätaival

Verbindungsetappe (f)

rallikilpailun osuus, jonka aikana siirrytään *erikoiskokeesta* toiseen (2)

Siirtymäosuudet ajetaan yleisillä teillä, minkä vuoksi niiden aikana tulee noudattaa nopeusrajoituksia ja muita liikennesääntöjä.

28

talli

tiimi

Team (n)

organisaatio, jonka nimissä *kilpailijapari* osallistuu ralliin (3)

Tallit kilpailevat keskenään siitä, minkä tiimin kuljettajat saavat eniten pisteitä.

29

talviralli

Winterrallye (f)

rallikilpailu, joka ajetaan talvisissa olosuhteissa (2)

30

tarkastusasema

Kontrollstelle (f)

rallikilpailun osuus, jossa kilpailijoiden tulee ilmoittautua ja esittää *aikakorttinsa* (2)

31

tehdasauto

Werksauto (n)

Werkswagen (m)

ralliauto, jonka autovalmistaja on valmistanut *tehdastallin* käyttöön (4)

32

tehdastalli

tehdastiimi

Herstellerteam (n)

talli, jonka toimintaa rahoittaa autovalmistaja (3)

33

tiekirja

Roadbook (n)

Bordbuch (n)

kirjallinen dokumentti, jossa määritellään *rallikilpailussa* käytettävä reitti, *aikatarkastusasemat* ja *erikoiskokeet* sekä *ihannesaapumisajat*

34

turva-auto

< **Vorauswagen** (m)

< **Vorwagen** (m)

< **Vorausfahrzeug** (n)

< **0-Fahrzeug** (n)

etuauto, joka tarkastaa *erikoiskokeen* turvallisuuden (4)

Turva-autoja voi olla useampia kuin yksi. Turva-autojen tehtävä on tarkistaa erikoiskokeen turvallisuus sekä kilpailijoiden että yleisön turvallisuuden kannalta. Turva-autot ovat siviiliautoja, eivätkä ohjaajat käytä turvavarusteita.

Saksan kielessä ei ole omaa nimitystä turva-autolle. Vastaavia tehtäviä hoitavat käytännössä nolla-autot, joihin voidaan viitata samoilla saksankielisillä termeillä.

35

ykköskuljettaja

ykköskuski

Nummer-1-Pilot (m)

Nummer-1-Fahrer (m)

kuljettaja, jonka etua *talli* ensisijaisesti ajaa, mikäli se joutuu valitsemaan kuljettajiensa välillä (3)

Jotta joku tallin kuljettajista voittaisi mestaruuden, talli voi valita epävirallisesti ns. ykköskuskin, jonka etuja se valintatilanteessa ensisijaisesti edistää.

36

yksityistalli

Privatteam (n)

talli, jonka toiminnan rahoitus ei ole peräisin autovalmistajalta (3)

37

yleisöerikoiskoe

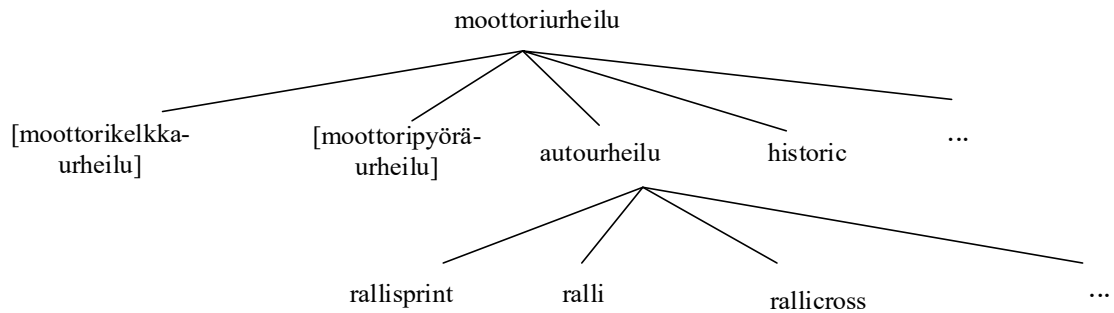
Super Special Stage (f)

erikoiskoe, joka järjestetään niin, että yleisön on helppo seurata sitä (2)

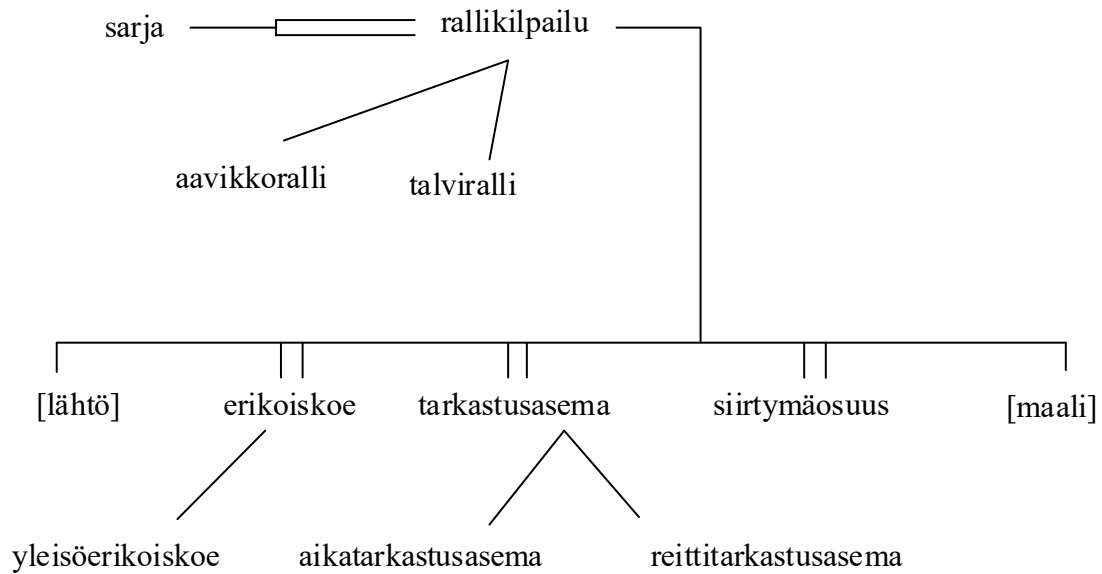
Yleisöerikoiskokeet järjestetään usein kaupungissa tai radalla.

Käsitejärjestelmät

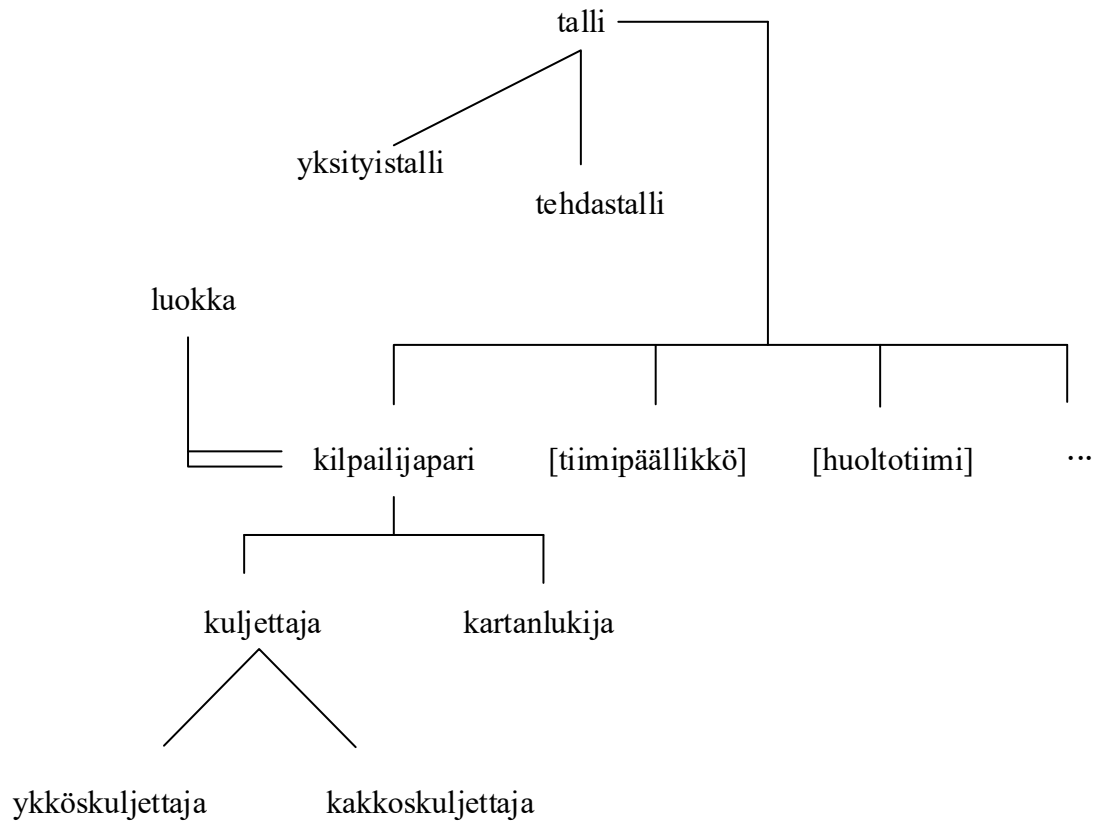
1. Moottoriurheilu



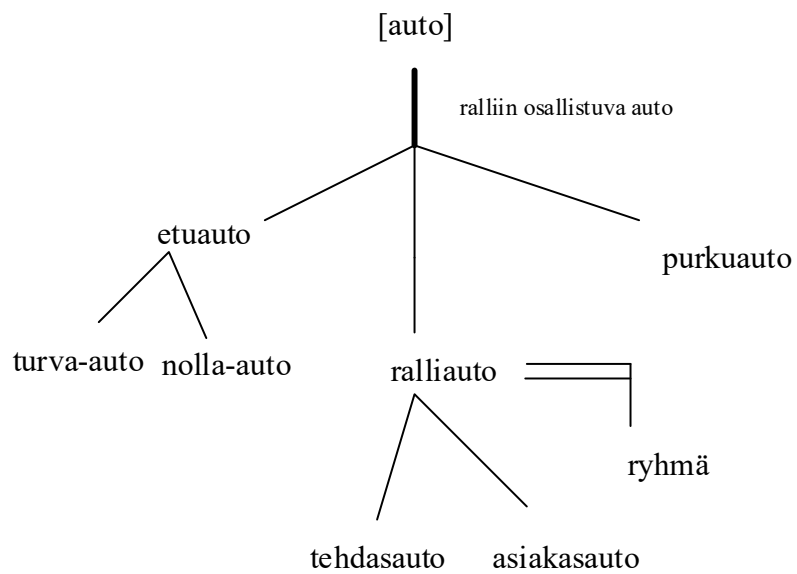
2. Rallikilpailu



3. Talli



4. Ralliin osallistuvat autot



Suomenkielinen hakemisto

Hakemistossa ilmoitetut numerot viittaavat termitietueen numeroon

0-auto	16	ralliauto	20
1-ohjaaja	13	rallicross	21
2-ohjaaja	11	rallikilpailu	22
aavikkoralli	1	rallikuljettaja	13
aikakortti	2	rallikuski	13
aikatarkastusasema	3	rallinuotit	17
asiakasauto	4	rallisprint	23
autokunta	12	reittitarkastusasema	24
autourheilu	5	ryhmä	25
EK	6	sarja	26
erikoiskoe	6	siirtymäosuus	27
etuauto	7	siirtymätaival	27
historic	8	talli	28
ihannesaapumisaika	9	talviralli	29
kakkoskuljettaja	10, 11	tarkastusasema	30
kakkoskuski	10, 11	tehdasauto	31
kartanlukija	11	tehdastalli	32
kartturi	11	tehdastiimi	32
kilpailijapari	12	tiekirja	33
kuljettaja	13	tiimi	28
luokka	14	turva-auto	34
moottoriurheilu	15	ykköskuljettaja	35
nolla-auto	16	ykköskuski	35
nuotit	17	yksityistalli	36
purkuauto	18	yleisöerikoiskoe	37
ralli	19, 22		

Saksankielinen hakemisto

Hakemistossa ilmoitetut numerot viittaavat termitietueen numeroon

0-Fahrzeug	7, 16, 34	Rallyeauto	20
Aufschrieb	17	Rallyebolide	20
Automobilrallye	19	Rallyecross	21
Automobilsport	5	Rallyefahrer	13
Beifahrer	11	Rallyefahrzeug	20
Bordbuch	33	Rallye-Pilot	13
Co-Pilot	11	Rallyesport	19
Durchfahrtskontrolle	24	Rallyesprint	23
Eisspion	7	Rallyewagen	20
Fahrer	13	Roadbook	33
Fahrer-Team	12	Safety Crew	7
Gebetbuch	17	Schlusswagen	18
Gravel-Crew	7	Schotterspion	7
Gruppe	25	Serie	26
Herstellerteam	32	Soll-Ankunftszeit	9
historischer Motorsport	8	Super Special Stage	37
Klasse	14	Team	28
Kontrollkarte	2	Verbindungssetappe	27
Kontrollstelle	30	Vorausfahrzeug	7, 16, 34
Kundenauto	4	Vorauswagen	7, 16, 34
Kundenfahrzeug	4	Vorwagen	7, 16, 34
Motorsport	15	Werksauto	31
Nummer-1-Pilot	35	Werkswagen	31
Nummer-1-Fahrer	35	Wertungsprüfung	6
Nummer-2-Fahrer	10	Winterrallye	29
Nummer-2-Pilot	10	WP	6
Pilot	13	Wüstenrallye	1
Privatteam	36	Zeitkontrolle	3
Rallycross	21		
Rallye	19, 22		
Rallye-Aufschrieb	17		

Sanaston lähteet

Alla olevassa luettelossa on listattu lähteet, joihin ei ole viitattu tutkielmassa, mutta joita on hyödynnetty rallisanaston kokoamisprosessissa.

ADAC Motorsport 2011. Pressekonferenz am Samstag. Saatavilla: <https://www.adac-rallye-deutschland.de/de/artikel/pressekonferenz-am-samstag-teamorder-frustriert-ogier-140371>. [Luettu 17.1.2018.]

ADAC Motorsport 2011. Sven Haaf pilotiert Vorauswagen. <https://www.adac-rallye-deutschland.de/de/artikel/-140345>. [Luettu 26.1.2018.]

ADAC Motorsport 2014. ADAC Opel Rallye Team 2015 mit Neubesetzung - Griebel und Bergkvist peilen Junior Rallye-EM an. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/adac-opel-rallye-cup/news-204375-griebel-und-bergkvist-peilen-junior-rallye-em-an/>. [Luettu 18.1.2018.]

ADAC Motorsport 2015. Vorschau Rallye Mexiko. Saatavilla: <https://www.adac-rallye-deutschland.de/de/artikel/vorschau-rallye-mexiko-schotterschlacht-in-duenner-luft-163271>. [Luettu 17.1.2018.]

ADAC Motorsport 2017. Start frei für die ADAC Rallye Deutschland 2017. Saatavilla: <https://www.adac-rallye-deutschland.de/de/artikel/-240519>. [Luettu 12.1.2018.]

ADAC Nordrhein e.V. s.d. Sportbeauftragte. Saatavilla: <https://motorsport-nordrhein.de/sportbeauftragte/>. [Luettu 9.1.2018.]

ADAC Südbaden 2016. Ausschreibung. Saatavilla: https://www.motorsport-suedbaden.de/fileadmin/oc/cal_data/Ausschreibung_Winterrallye_0b4fdd04.pdf [Luettu 5.1.2018.]

ADAC s.d. Premiere für die erste Winter-Rallye. Saatavilla: <https://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/newsletter/Schauinsland-Winter-Rallye.aspx>. [Luettu 5.1.2018.]

ADAC s.d. Rallye Sprint. Saatavilla: <https://www.adac.de/sp/sport-sby/automobil/rallye/rallyesprint.aspx>. [Luettu 8.1.2018.]

ADAC s.d. Premiere für die erste Winter-Rallye. Saatavilla: <https://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/newsletter/Schauinsland-Winter-Rallye.aspx>. [Luettu 5.1.2018.]

Ahtianen, Lauri 2017. Ralliautot valtasivat Jyväskylän keskustan – Ott Tänak nopein. Saatavilla: <https://www.moottori.fi/ajoneuvot/jutut/ralliautot-valtasivat-jyvaskylan-keskustan-ott-tanak-nopein/>. [Luettu 12.1.2018.]

Aittoniemi, Janne 2014. Latvalalla niukka johto - tuleeko tallimääräys? Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000000713478.html>. [Luettu 16.1.2018.]

Aittoniemi, Janne 2016. Tuore MM-rallin voittaja kilpailee Suomessa. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000001185457.html>. [Luettu 23.1.2018.]

- Aittoniemi, Janne 2016. WRC-kuski suuttui ja lähti rallin MM-sarjasta – ”En halua olla täällä enää”. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000001200338.html?nomobile=2>. [Luettu 17.1.2018.]
- Aittoniemi, Janne 2017. Huippulupaus Kalle Rovannerällä kolme vaihtoehtoa ensi kaudelle – ”Yksi niistä on aivan uusi auto”. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000005399263.html>. [Luettu 26.1.2018.]
- Aittoniemi, Janne 2017. Monte Carlon MM-ralli päättyi: Latvalalta ja Mäkisen tallilta loistava aloitus! Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000005056230.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Aittoniemi, Janne 2018. Ralliteiden professorin Rauno Aaltosen huima lukema: ”Olen kouluttanut noin 20 000 ihmistä ajamaan autoa paremmin”. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000005515777.html>. [Luettu 16.1.2018.]
- AKK 2018. Autojen tekniset määräykset ja kuljettajien ajovarusteet. Liite J. Saatavilla: www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/30289747_akk_11_tekniset_paiv220118.pdf. [Luettu 23.1.2018.]
- AKK 2018. Autokilpailujen kansalliset määräykset Suomessa. Saatavilla: www.autourheilu.fi/site/assets/files/1930/sk_2018_kansalliset_maaraykset.pdf. [Luettu 23.1.2018.]
- AKK Motorsport 2016. Turvassa Tiellä -0-Auto Mikkelin SM-Rallissa. <https://www.autourheilu.fi/uutiset/turvassa-tiella-0-auto-mikkelin-sm-rallissa/>. [Luettu 26.1.2018.]
- AKK-Motorsport ry. 2017. Historic-autojen määräykset (liite k). Saatavilla: https://www.autourheilu.fi/site/assets/files/1610/liite_k_2017.pdf. [Luettu 5.1.2018.]
- AKK-Motorsport ry. 2018. Ralli SM Sarjasäännöt 2018. Saatavilla: www.rallism.fi/files/upload_pdf/882997/RSM2018_sarjasaannot_final_21112017.pdf. [Luettu 5.1.2018.]
- AMC Wachau s.d. Rallye – Begriffe. Saatavilla: www.amc-wachau.at/rallye_begriffe.pdf. [Luettu 12.1.2018.]
- Arkimies, Tuomas 2017. Huoltotauolla spekulointiin jo Toyotan mahdollisella tallimääräyksellä. Saatavilla: <https://www.ksml.fi/urheilu/mm-ralli/neste-ralli/Huoltotauolla-spekulointiin-jo-Toyotan-mahdollisella-tallim%C3%A4%C3%A4r%C3%A4yksell%C3%A4/1020876>. [Luettu 16.1.2018.]
- ASC Tiefenbach s.d. Informationen – Zuschauer. Saatavilla: <http://www.asc-tiefenbach.de/informationen-zuschauer>. [Luettu 29.1.2018.]
- Auto Bild 2010. Portugal: Ford will auf Schotter wieder zuschlagen. Saatavilla: <http://www.autobild.de/artikel/rallye-2010-1183979.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Auto Bild 2011. Hersteller-WM: Schon elf Teams gemeldet. Saatavilla: <http://www.autobild.de/artikel/rallye-2011-1564973.html>. [Luettu 18.1.2018.]
- Auto Bild 2012. Anzugtausch in der Königsklasse. Saatavilla: <http://www.autobild.de/artikel/wrc-2012-teams-und-autos-2801287.html>. [Luettu 17.1.2018.]

- Auto Bild 2012. Östberg will sich für ein Werksauto empfehlen. Saatavilla:
<http://www.autobild.de/artikel/rallye-2012-3593546.html>. [Luettu 26.1.2018.]
- Auto Bild 2017. Michelin peilt 15. Sieg in Folge an. Saatavilla:
<http://www.autobild.de/artikel/wrc-deutschland-rallye-2017-michelin-12468511.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Auto, Motor und Sport 2006. Zoff in der Rallye-DM. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/motorsport/zoff-in-der-rallye-dm-726432.html>. [Luettu 18.1.2018.]
- Auto, Motor und Sport 2012. Citroën weiter in der Rallye-WM - Werksteam macht weiter. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/rallye/citroen-weiter-in-der-rallye-wm-werksteam-macht-weiter-5721326.html>. [Luettu 18.1.2018.]
- Auto, Motor und Sport s.d. Mikko Hirvonen. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/mikko-hirvonen-1817214.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Automobilclub von Deutschland s.d. Historischer Motorsport. Saatavilla:
<https://www.avd.de/fahrspass/historischer-motorsport/>. [Luettu 8.1.2018.]
- Automobilsportclub Melsungen e.V. im ADAC 2012. Pressemitteilung des ASC-Melsungen zur Rallye-WM. Saatavilla: <http://www.asc-melsungen.de/news/15/179369/pressemitteilungen/pressemitteilung-des-asc-melsungen-zur-rallye-wm.html>. [Luettu 29.1.2018.]
- AVD Automobilclub von Deutschland s.d. Historischer Motorsport. Saatavilla:
<https://www.avd.de/fahrspass/historischer-motorsport/>. [Luettu 9.1.2018.]
- AVD Histo-Monte s.d. AvD-Histo-Monte 2017. Saatavilla: <https://www.avd-histo-monte.com/>. [Luettu 16.1.2018.]
- Bild 2015. Sébastien Ogier im Portät - Vom Mechaniker zum Weltmeister. Saatavilla:
<http://www.bild.de/sport/motorsport/sebastien-ogier/vom-mechaniker-zum-weltmeister-32684072.bild.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Bökamp, Lothar s.d. Wie kann ein Beifahrer seinen Fahrer schneller machen? Saatavilla:
<https://www.pacenote.de/wie-kann-ein-beifahrer-seinen-fahrer-schneller-machen/>. [Luettu 14.2.2018.]
- Christina Finke 2017. Skoda Fabia: Vom Serienfahrzeug zum Rallyewagen. Saatavilla:
<https://www.noz.de/deutschland-welt/kfz-welt/artikel/941008/skoda-fabia-vom-serienfahrzeug-zum-rallyewagen#gallery&0&0&941008>. [Luettu 30.1.2018.]
- Citroën Suomi 2015. Citroën pitää välivuoden rallin MM-sarjasta. Saatavilla:
<http://www.citroen.fi/citroen-pitaa-valivuoden-rallin-mm-sarjasta/>. [Luettu 29.1.2018.]
- Dirnbeck, Gerald 2016. Al-Attiyah hat Interesse: Kommt das Volkswagen-Privatteam? Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/al-attiyah-hat-interesse-kommt-das-volkswagen-privatteam-16120603>. [Luettu 17.1.2018.]
- Dirnbeck, Gerald 2016. Rallye Dakar: Peugeot ermöglicht Kundenfahrzeuge. Saatavilla:
<http://www.motorsport-total.com/dakar/news/rallye-dakar-peugeot-ermoeeglicht-kundenfahrzeuge-16032902>. [Luettu 29.1.2018.]
- Dirnbeck, Gerald 2017. Die Details zum WRC-Privatteam von Östberg und Prokop. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/dakar/news/die-details-zum-privatteam-von-oestberg-und-prokop-17011606>. [Luettu 17.1.2018.]

- Dirnbeck, Gerald 2017. Mads Östberg und MP: Die weiteren Pläne des Privatteams. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/mads-oestberg-und-mp-die-weiteren-plaene-des-privatteams-17022302>. [Luettu 17.1.2018.]
- Dirnbeck, Gerald 2017. Meeke verärgert: Zwangspause Grund für schwache Leistung. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/meeke-veraergert-zwangspause-grund-fuer-schwache-leistung-17080802>. [Luettu 17.1.2018.]
- Dirnbeck, Gerald 2017. Rallye Dakar: Walkner übt Kritik am Roadbook. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/rallye/news/2017/01/rallye-dakar-walkner-uebt-kritik-am-roadbook-17010704.html>. [Luettu 12.1.2018.]
- Eskola, Vesa 2014. Hyppäsimme nolla-auton kyytiin. Saatavilla: <http://www.tuulilasi.fi/uutiset/hyppasimme-nolla-auton-kyytiin>. [Luettu 29.1.2018.]
- Evans, David 2017. WRC manufacturer teams don't 'scare' M-Sport after Monte Carlo win. <https://www.autosport.com/wrc/news/127853/wrc-manufacturer-teams-dont-care-msport>. [Luettu 30.1.2018.]
- FIA 2016. 2017 FIA Regional Rally Sporting Regulations. Saatavilla: https://www.fiaerc.com/wp-content/uploads/2015/03/2017_fia_regional_rallies_sporting_regulations_and_appendices_-_eng.pdf. [Luettu 18.1.2018.]
- FIA 2017. 2018 FIA World Rally Championship Sporting Regulations. Saatavilla: <https://www.fia.com/file/64752/download/9275?token=-s1dKe8B>. [Luettu 17.1.2018.]
- Fischer, Norman 2014. Sordo-Nominierung: Hyundai-Boss pfeift auf Gerüchte. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/sordo-nominierung-hyundai-boss-pfeift-auf-geruechte-16011302>. [Luettu 17.1.2018.]
- Fischer, Norman 2017. Hüftverletzung: Paddons Co-Pilot Kennard tritt vorzeitig zurück. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/rallye/news/2017/05/hueftverletzung-paddons-co-pilot-kennard-tritt-vorzeitig-zurueck-17053101>. [Luettu 15.1.2018.]
- Grüner, Tobias 2008. Petter Solberg - Adapta als Subaru Nachfolger? Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/rallye/petter-solberg-adapta-als-subaru-nachfolger-931232.html>. [Luettu 18.1.2018.]
- Heimrich, Michael 2011. Weiterer Zuwachs in der Rallye-WM. Saatavilla: <https://www.rallye-magazin.de/wrc/artikel/d/2011/02/22/weiterer-zuwachs-in-der-rallye-wm/>. [Luettu 17.1.2018.]
- Heimrich, Michael 2017. Hyundai künftig mit vier Autos? Saatavilla: <https://www.rallye-magazin.de/wrc/artikel/d/2017/09/06/hyundai-kuenftig-mit-vier-autos/>. [Luettu 18.1.2018.]
- Heinonen, Toni 2015. Latvala MTV Sportin tentissä: "Totta kai siitä tulee pientä painetta". Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/latvala-mtv-sportin-tentissa-totta-kai-siita-tulee-pienta-painetta/5562496#gs.E1=Fc=Y>. [Luettu 16.1.2018.]
- Heinonen, Toni 2016. Mäkisen WRC-tiimi saavutti huomattavan merkkipaalun. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/makisen-wrc-tiimi-saavutti-huomattavan-merkkipaalun/6084230#gs.rGHrPew>. [Luettu 17.1.2018.]

- Heinonen, Toni 2017. Tommi Mäkinen suunnittelee Toyotalle uutta aluevaltausta – “Mielenkiintoinen maailma”. Saatavilla: <https://www.rallit.fi/tommi-makinen-suunnittelee-toyotalle-uutta-aluevaltausta-mielenkiintoinen-maailma/>. [Luettu 29.1.2018.]
- Heinz, Astrid 2017. Sprichst du Rallye? Hier kommt das ABC der WRC! Saatavilla: <https://www.redbull.com/at-de/das-abc-zur-wrc>. [Luettu 12.1.2018.]
- Held, Michael 2015. Sieger der Tour d’ Europe 1960 auf VW Käfer. Saatavilla: <https://oldtimer-veranstaltung.de/2015/01/sieger-der-tour-d-europe-1960-auf-vw-kaefer/>. [Luettu 30.1.2018.]
- Hotti, Jari 2017. Suomi100: Juha Kankkunen, Hyundai, Neste Ralli 2001. Saatavilla: <http://www.urheiluuutiset.com/suomi100-juha-kankkunen-hyundai-neste-ralli-2001/>. [Luettu 23.1.2018.]
- Hotti, Jari 2017. WRC faktat 12/2017: Walesin MM-rallin tärkeimmät tiedot ja aikataulu. Saatavilla: <http://www.urheiluuutiset.com/wrc-faktat-122017-walesin-mm-rallin-tarkeimmat-tiedot-ja-aikataulu/>. [Luettu 16.1.2018.]
- Hotti, Jari 2018. Gardemeisterin talli mukaan rallin SM-sarjaan – Eerik Pietarinen kuljettajaksi. Saatavilla: <http://www.urheiluuutiset.com/gardemeisterin-talli-mukaan-rallin-sm-sarjaan-eerik-pietarinen-kuljettajaksi/>. [Luettu 17.1.2018.]
- Hyundai Motorsport 2014. Das Hyundai Shell World Rally Team reist nach „Down Under“ zur Herausforderung der Rallye Australien. Saatavilla: <https://motorsport.hyundai.com/de/das-hyundai-shell-world-rally-team-reist-nach-down-under-zur-herausforderung-der-rallye-australien/>. [Luettu 30.1.2018.]
- Hyundai Motorsport 2017. Kundenergebnisse Bulletin 2. Saatavilla: <https://motorsport.hyundai.com/de/customer-results-round-up-bulletin-2/>. [Luettu 29.1.2018.]
- Ilta-Sanomat 2010. Jean Todt tyytymätön rallin nykytilaan. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000000207208.html?nomobile=4>. [Luettu 16.1.2018.]
- Ilta-Sanomat 2015. Jari-Matti Latvalalle karmea päätös Puolan MM-rallissa – ajoi ulos viimeisellä EK:lla. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000000956716.html?nomobile=2>. [Luettu 12.1.2018.]
- Janicki, Christian 2008. Heute startet der 3. ADAC Rallyesprint – tausende Zuschauer erwartet. Saatavilla: <https://osthessen-news.de/n1157742/storndorf-h-e-u-t-e-startet-der-3-adac-rallyesprint---tausende-zuschauer-erwartet.html>. [Luettu 8.1.2018.]
- Karvonen, Ossi 2016. Latvalalla yhteys kaikkiin talleihin – sopimus ratkeamassa pikaisesti. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/latvalalla-yhteys-kaikkiin-talleihin-sopimus-ratkeamassa-nopealla-aikataululla/6156614#gs.R02Jc40>. [Luettu 17.1.2018.]
- Keskisuomalainen 2014. Esittely: EK 5 ja 9 Pihlajakoski (14,10 km). Saatavilla: <https://www.ksml.fi/urheilu/mm-ralli/neste-ralli/Esittely-EK-5-ja-9-Pihlajakoski-1410-km/255653>. [Luettu 12.1.2018.]

- Kläsener, Annika 2016. Kein Einsatz auf Sardinien - Abu Dhabi Total WRT startet in Portugal und Polen. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-226156-abu-dhabi-total-wrt-startet-in-portugal-und-polen/>. [Luettu 18.1.2018.]
- Koivula, Miirö 2017. Kalle Rovander: ”Meillä ei ollut lainkaan etuautoa”. Saatavilla: <http://www.urheiluutiset.com/kalle-rovanpera-meilla-ei-ollut-lainkaan-etuautoa/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Koivunen, Tommi 2017. Marcus Grönholm muisteli karvasta tallimääräystä – ”Sanoin, että älä nyt j***lauta”. Saatavilla: <https://www.is.fi/ralli/art-2000005306903.html>. [Luettu 16.1.2018.]
- Koivusalo, Olli 2016. Jyväskylän MM-ralli tutulla paikallaan – suomalauskuski tilanne yhä auki. <https://tekniikanmaailma.fi/jyvaskylan-mm-ralli-tutulla-paikallaan-suomalauskuski-tilanne-yha-auki/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Köllner, Uwe 2009. Letzter Check vor Thüringen - Maik Stölzel am Testen. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/deutsche-rallye-serie-drs/news-78872-maik-stoelzel-am-testen/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Köllner, Uwe 2011. Die Eifelrallye ruft - Jochi Kleint im Werksauto am Eifel-Start. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/deutsche-rallye-meisterschaft-drm/news-123760-jochi-kleint-im-werksauto-am-eifel-start/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Köllner, Uwe 2011. Schmetterlinge im Bauch - Traum erfüllt: Guzin startet bei Rallye Ulm. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/deutsche-rallye-serie-drs/news-116408-traum-erfuellt-guzin-startet-bei-rallye-ulm/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Koponen, Marko 2014. *Rallikilpailujen tulospalveluohjelmat*. Opinnäytetyö, Savonia-ammattikorkeakoulu. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201405137447>. [Luettu 23.1.2018.]
- Kosunen Racing s.d. Ralli – Eteneminen/Reittimerkit. Saatavilla: <http://www.kosunenracing.com/rally.html>. [Luettu 12.1.2018.]
- Kulta, Heikki 2010. Hirvonen lupaa kyynärpää MM-taktikointiin. Saatavilla: <http://www.ts.fi/urheilu/moottoriurheilu/ralli/106538/Hirvonen+lupaa+kyynarpaata+MMtaktikointiin>. [Luettu 16.1.2018.]
- Laine, Sami 2013. Nolla-auto kaitsee rallikansaa - ”Kilpailijat tulevat kovaa perässämmä”. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-6761138>. [Luettu 26.1.2018.]
- Länsi-Uusimaa 2011. Tomi Tuominen toisen polven kartanlukija. Saatavilla: <https://www.lansi-uusimaa.fi/artikkeli/31852-tomi-tuominen-toisen-polven-kartanlukija>. [Luettu 15.1.2018.]
- Lehessaari, Hannu 2013. Hannu's Rally Team heitti haasteen! Saatavilla: <http://www.rallism.fi/content/fi/1/189566/20068/Hannu%27s%20Rally%20Team%20heitti%20haasteen%21.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Lehtisaari, Matti 2012. Tuhoaako Dakar-ralli historiallisia aarteita? Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-6418226>. [Luettu 5.1.2018.]
- Lempinen, Marko 2017. Saatavilla: Toyotan rallitalli jättää Suomen – uusi kotipaikka Virossa. <https://www.is.fi/ralli/art-2000005327675.html>. [Luettu 17.1.2018.]

- Lilja, Kimmo 2007. Rallissa voi menestyä myös vakioautolla. Saatavilla: <http://www.ts.fi/teemat/auto+ja+liikenne/1074194142/Rallissa+voi+menestya+myos+vakioautolla>. [Luettu 29.1.2018.]
- Lüttgens, Markus & David Evans 2017. Kein Test in Wales: Kris Meeke kritisiert Citroen. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/kein-test-in-wales-kris-meeke-kritisiert-citroen-17102606>. [Luettu 18.1.2018.]
- Lüttgens, Markus 2016. Rallye-WM 2017: Nur Werksteams dürfen neue Autos einsetzen. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/rallye-wm-2017-nur-werksteams-duerfen-neue-autos-einsetzen-16062402>. [Luettu 18.1.2018.]
- MC-Lauf im ADAC s.d. Rallyesprint. Saatavilla: http://www.mc-lauf.de/?page_id=2378. [Luettu 8.1.2018.]
- Mercedes-Benz s.d. Historischer Motorsport. Saatavilla: <https://www.mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/classic/historie/historischer-motorsport/>. [Luettu 9.1.2018.]
- Molander, Ralf 2018. Ralf Molanderin blogi: Lauantaina starttaavasta Dakar Rallista tulee haastava. Saatavilla: <https://www.moottoriurheilu.tv/blog/ralf-molanderin-blogi-lauantaina-starttaavasta-dakar-rallista-tulee-haastava/>. [Luettu 5.1.2018.]
- Moottoriurheilu.tv 2017. Tässä ovat rallin MM-sarjan tallit 2018 – Mäkisen Toyota tietysti mukana. Saatavilla: <https://www.moottoriurheilu.tv/tassa-ovat-rallin-mm-sarjan-tallit-2018-makisen-toyota-tietysti-mukana/>. [Luettu 18.1.2018.]
- Motorsport Magazin s.d. Citroen World Rally Team. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/team/citroen-world-rally-team-161.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Motorsport Total 2015. So entsteht eine Wertungsprüfung der Rallye Deutschland. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/rallye/news/2015/05/so-entsteht-eine-wertungspruefung-der-rallye-deutschland-15051602.html>. [Luettu 12.1.2018.]
- Motorsport Total 2017. Rallye Deutschland 2017: Zeitplan der SPORT1 TV-Übertragung. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/rallye/news/2017/08/rallye-deutschland-2017-zeitplan-der-sport1-tv-uebertragung-17081004.html>. [Luettu 12.1.2018.]
- Motorsport-Magazin 2017. Alle Details zum spektakulären Auftakt des deutschen WM-Laufs in Saarbrücken - Start frei für die ADAC Rallye Deutschland 2017. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-240520-start-frei-fuer-die-adac-rallye-deutschland-2017/>. [Luettu 12.1.2018.]
- Motorsport-Magazin.com 2012. Spaß auf Schotter - Gaßner in der Lausitz auf Divisions-Podest. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/deutsche-rallye-meisterschaft-drm/news-155177-gassner-in-der-lausitz-auf-divisions-podest/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Motorsport-total.com 2007. Sonderregelung: GT-Fahrzeuge können in Trier starten. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/sonderregelung-gt-fahrzeuge-koennen-in-trier-starten-07072401>. [Luettu 29.1.2018.]
- MRTeam.fi s.d. Tahko SM-ralli 2016. Saatavilla: <http://www.mrteam.fi/ajankohtaista/14-tahko-sm-ralli>. [Luettu 29.1.2018.]
- MSC Emstal e.V. im ADAC s.d. Streckensicherung bei der ADAC Rallye Bad Emstal. Saatavilla: <http://www.msc->

- emstal.de/upload/files/was_ist_rallye/Streckens%20Rallye%20Bad%20Emstal%202015%20(1).pdf. [Luettu 29.1.2018.]
- M-Sport s.d. Malcom Wilson. Saatavilla: <http://www.m-sport.co.uk/profile/malcolm-wilson>. [Luettu 30.1.2018.]
- MTV Sport 2011. SM-rallin kärkinimen auto paloi: "Aivan totaalinen tuho" – katso kuvat! Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/sm-rallin-karkinimen-auto-paloi-aivan-totaalinen-tuho-katso-kuvat/4170360#gs.9NX6dE4>. [Luettu 29.1.2018.]
- MTV Sport 2013. SM-rallin tallimestaruus ratkesi jo. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/sm-rallin-tallimestaruus-ratkesi-jo/4167558#gs.UGdwSKg>. [Luettu 17.1.2018.]
- MVT Sport 2009. Viimeisetkin tehdastallit uhkaavat kadota rallin MM-sarjasta. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/viimeisetkin-tehdastallit-uhkaavat-kadota-rallin-mm-sarjasta/4162892#gs.cPwp08M>. [Luettu 17.1.2018.]
- MVT Sport 2010. Hirvonen: Päättäväisyyttä, rohkeutta ja röyhkeyttä. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/hirvonen-paattavaisyytta-rohkeutta-ja-royhkeytta/4158792#gs.=lvkOeo>. [Luettu 16.1.2018.]
- Neste Rally Finland s.d. Neste Rallin aikataulu 2017. Saatavilla: <http://www.nesterallyfinland.fi/reitti/>. [Luettu 4.1.2018.]
- Nürburgring Classic s.d. Das historische Motorsport-Meeting für Klassiker und Motorräder. The Race Event. 15.–17. Juni 2018. Saatavilla: <https://nbr-classic.com/>. [Luettu 8.1.2018.]
- Opel Motorsport 2014. Tannert und Holzer im ADAM R2. Saatavilla: <https://www.opel-motorsport.com/rallye/adac-opel-rallye-cup/aktuelles/artikel/news/detail/News/tannert-und-holzer-im-adam-r2/>. [Luettu 29.1.2018.]
- Pankow, Gabriel 2015. Toyota Mirai ist Vorausfahrzeug der ADAC Rallye Deutschland. Saatavilla: <https://www.automobil-produktion.de/technik-produktion/fahrzeugtechnik/toyota-mirai-ist-vorausfahrzeug-der-adac-rallye-deutschland-114.html>. [Luettu 29.1.2018.]
- Parviainen, Vesa 2017. Kymmenkertainen Suomen mestari yllättää arviollaan: Ogier ei MM-kauden ykkössuosikki. Saatavilla: http://www.iltalehti.fi/ralli/201701172200054629_ri.shtml. [Luettu 17.1.2018.]
- PKS-Racing s.d. PKS-Racing – Rallitiimi. Saatavilla: <http://www.pksracing.fi/pks-racing-rallitiimi>. [Luettu 17.1.2018.]
- Pro Mobil 2011. Erster Platz bei Frauen-Rallye - Erfolgreiche Wüstenfüchsinnen aus Stuttgart. Saatavilla: <https://www.promobil.de/daimler-team-gewann-die-wuesten-rallye/>. [Luettu 16.1.2018.]
- Race and Rallied s.d. Guide to rally car classes and second hand buying tips. <http://www.racedandrallied.com/technical-articles/guide-to-rally-car-classes-and-second-hand-buying-tips>. [Luettu 30.1.2018.]
- Rajamäki, Maarit 2015. SM Vaakuna-rallista tulossa todellinen talviralli. Saatavilla: <http://www.rallism.fi/content/fi/1/189776/20068/SM%20Vaakuna%20DRallista%20tulossa%20todellinen%20talviralli.html>. [Luettu 5.1.2018.]

- Rämänen, Antti 2016. Toyotalle täysin suomalainen rallitiimi: Latvala, Hänninen ja Lappi! Saatavilla: https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/toyotalle-taysin-suomalainen-rallitiimi-latvala-ja-hanninen/6210296#gs.J_nSYZ8. [Luettu 17.1.2018.]
- Ranta, Jarno 2014. Jyväskylän MM-rallille karmea loppu: Etsi talojen ruohonleikkureista polttoainetta autoonsa. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-7387711>. [Luettu 29.1.2018.]
- Redaktion Motorsport-Magazin.com 2016. Es kann nur einen geben - Die größten Rallye-Piloten der Geschichte. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-225507-die-groessten-rallye-piloten-der-geschichte/>. [Luettu 15.1.2018.]
- Redaktion Motorsport-Magazin.com 2016. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-224914-wer-ist-im-werksteam-hyundai-fahrerkarussell-2016/>. [Luettu 17.1.2018.]
- Rott, Marion 2011. Seine Arbeit hat Priorität - Co-Pilot: Hoffentlich fährt Kimi weiter Rallye. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-132347-co-pilot-hoffentlich-faehrt-kimi-weiter-rallye/>. [Luettu 15.1.2018.]
- Rott, Marion 2012. Ford mit neuem M-Sport-Team - Nennliste: Mini ist Hersteller-Team. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-133653-nennliste-mini-ist-hersteller-team/>. [Luettu 17.1.2018.]
- Rott, Marion 2016. Thierry Neuville: Keine Teamorder für Vize-Titel. Saatavilla: <https://www.motorsport-magazin.com/wrc/news-233872-thierry-neuville-keine-teamorder-fuer-vize-titel/>. [Luettu 16.1.2018.]
- RP Online 2016. Zehnte Wertungsprüfung nach schwerem Unfall abgebrochen. Saatavilla: <http://www.rp-online.de/sport/motorsport/zehnte-wertungspruefung-nach-schwerem-unfall-abgebrochen-aid-1.6201796#>. [Luettu 12.1.2018.]
- Saari, Jarno 2017. Tommi Hatakka uudella Opel Motorsportin autolla Ralli SM -sarjaan. Saatavilla: <https://www.moottoriurheilu.tv/tommi-hatakka-uudella-opel-motorsportin-autolla-ralli-sm-sarjaan/>. [Luettu 26.1.2018.]
- Saarinen, Jussi 2017. Rallikansan rakentama: Toyota Yaris WRC luottaa suomalaisosaamiseen. Saatavilla: <https://www.moottori.fi/ajoneuvot/jutut/rallikansan-rakentama-toyota-yaris-wrc/>. [Luettu 17.1.2018.]
- Salonen, Jani 2017. Rallybaron-tiimi valmiina Arctic Lapland Ralliin. Saatavilla: <http://www.rallism.fi/content/fi/1/272583/20068/--%20Valikko%20-->. [Luettu 17.1.2018.]
- Saukkola 2015. Ralli SM 2015 Tekniikka. Saatavilla: <https://www.slideshare.net/RalliSM/ralli-sm-2015>. [Luettu 23.1.2018.]
- Schwarz, Armin 2014. Megaschnelle Schotter-Hölle: So heiß wird die Rallye Polen. Saatavilla: https://www.focus.de/auto/experten/schwarz/rallye-wm-in-polen-megaschnelle-schotter-hoelle-so-heiss-wird-die-rallye-polen_id_3808487.html. [Luettu 29.1.2018.]
- Seppälä, Jaakko 2006. Nyt on näytön paikka, Janne Tuohino. Saatavilla: <http://www.kaleva.fi/urheilu/nyt-on-nayton-paikka-janne-tuohino/99063/>. [Luettu 18.1.2018.]

- Silverstro, Brian 2017. Volkswagen's Newest WRC Rally Polo Is Built for Customer Racing. Saatavilla: <http://www.roadandtrack.com/motorsports/a13442129/volkswagens-newest-wrc-rally-polo-is-built-for-customer-racing/>. [Luettu 30.1.2018.]
- Skidoo Club e.V. Verein. Saatavilla: http://www.skidoo-club-sayda.de/index.asp?katid_nr=20&seite=1020200000&bodystart=1. [Luettu 7.2.2018.]
- Speed Magazin 2012. FIA WRC World Rally Championship: Wer trägt 2013 die Startnummer 1? Saatavilla: http://www.speed-magazin.de/wrc/news/fia-wrc-world-rally-championship-wer-traegt-2013-die-startnummer-1_40774.html. [Luettu 17.1.2018.]
- Sport 1 2016. M-Sport entwickelt: Neuer Fiesta für Rallye Portugal. Saatavilla: http://www.sport1.de/motorsport/2014/12/artikel_1000348. [Luettu 18.1.2018.]
- Steinle, Bernd 2017. Der rasende Stabilitätsmensch. Saatavilla: <http://www.faz.net/aktuell/sport/formel-1/motorsport/rallye-fahrer-sebastien-ogier-auch-mit-privatteam-erfolgreich-15049159.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Stier, Markus 2006. Vorschau Rallye Türkei - Fords große Chance. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/rallye/vorschau-rallye-tuerkei-fords-grosse-chance-766651.html>. [Luettu 17.1.2018.]
- Stier, Markus 2015. Die Bedeutung des Rallye-Aufschriebs -Navigation am Limit. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/motorsport/die-bedeutung-des-aufschriebs-wer-schreibt-der-bleibt-9940731.html>. [Luettu 15.1.2018.]
- Stier, Markus 2016. Verbindungsetappen bei Rallyes - Wenig Vollgas, viel Langeweile. Saatavilla: <https://www.auto-motor-und-sport.de/motorsport/verbindungsetappen-bei-rallyes-wenig-vollgas-viel-langeweile-10882604.html>. [Luettu 12.1.2018.]
- STT, Reuters & Yle24 2001. Vakava väliselkkaus Pariisi-Dakar-rallissa. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-5933099>. [Luettu 5.1.2018.]
- Suomen Moottoriliitto ry. s.d. SML. Saatavilla: <http://www.moottoriliitto.fi/sml/>. [Luettu 2.1.2018.]
- Taipale, Juuso 2017. Ogierin pinna alkaa kiristyä: Haluaa ensi vuodeksi hyvät olosuhteet tai vaihtaa tallia. Saatavilla: <https://www.mtv.fi/sport/ralli/uutinen/artikkeli/ogierin-pinna-alkaa-kiristya-haluaa-ensi-vuodeksi-hyvat-olosuhteet-tai-vaihtaa-tallia/6473348#gs.4UzFgYw>. [Luettu 17.1.2018.]
- Tekniikan maailma 2014. Toyotalta ensi kuussa ralliauto. Saatavilla: <https://tekniikanmaailma.fi/toyotalta-ensi-kuussa-ralliauto/>. [Luettu 29.1.2018.]
- Tengvall, Raimo 2012. Mitä eroa siviiliautoon: kokeilussa uusi ralliauto! Saatavilla: <https://www.is.fi/autot/art-2000000488440.html>. [Luettu 15.2.2018.]
- Toyota Motorsport 2014. GT86 CS-R3 Rallyeauto Einsatzbereit. Saatavilla: <https://www.toyota-motorsport.com/de/latest-information-archive-de-2/385-gt86-cs-r3-rallyeauto-einsatzbereit>. [Luettu 29.1.2018.]
- Turun Sanomat 2012. Fordin tehdastalli jättää MM-rallit. Saatavilla: <http://www.ts.fi/urheilu/moottoriurheilu/ralli/402344/Fordin+tehdastalli+jattaa+MMrallit>. [Luettu 17.1.2018.]

- Turun Sanomat 2016. Yksityistalli saattaa kilpailla Volkswagenilla MM-ralleissa. Saatavilla: <http://www.ts.fi/urheilu/moottoriurheilu/ralli/3121018/Yksityistalli+saattaa+kilpailla+Volkswagenilla+MMralleissa>. [Luettu 17.1.2018.]
- UrheiluUutiset.com 2016. Ogierille jälleen maksimipisteet, Latvala jäi ilman pisteitä. Saatavilla: <http://www.urheiluuutiset.com/ogierille-jalleen-maksimipisteet-latvala-jai-ilman-pisteita/>. [Luettu 12.1.2018.]
- Visuri, Roope 2017. Fordin nimi palaa rallin MM-sarjaan – syy viisinkertaisen mestarin jatkolle? Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-9993105>. [Luettu 26.1.2018.]
- Volkswagen Motorsport s.d. Rallye? Rallye! Saatavilla: <http://www.volkswagen-motorsport.com/index.php?id=15>. [Luettu 12.1.2018.]
- Von Bell, Clas 2016. Dakar: Mikko Hirvonen onnistui erinomaisesti Dakar-rallissa. Saatavilla: <https://www.uusisuomi.fi/autot/164637-dakar-mikko-hirvonen-onnistui-erinomaisesti-dakar-rallissa>. [Luettu 5.1.2018.]
- Von Bell, Clas 2017. Ralli: Juuso Nordgren Skodan tehdastiimiin. Saatavilla: <http://www.autotoday.fi/Ralli+Juuso+Nordgren+Skodan+tehdastiimiin>. [Luettu 23.1.2018.]
- Von Bell, Clas 2017. WRC: Jari-Matti Latvalan johto 4 pistettä rallin MM-sarjassa. Saatavilla: <http://www.autotoday.fi/WRC+Jari-Matti+Latvalan+johto+4+pistetta+rallin+MM-sarjassa>. [Luettu 17.1.2018.]
- Von Bell, Clas 2017. WRC: Näin rallin "nuotit" tehdään. Saatavilla: <http://www.autotoday.fi/WRC+Nain+rallin+nuotit+tehdaan>. [Luettu 15.1.2018.]
- Wasenius, Anna-Maria s.d. Rallipolkujen kapellimestari. Saatavilla: <http://toyotaplus.fi/design/rallipolkujen-kapellimestari>. [Luettu 17.1.2018.]
- Weddige, Britta 2009. Petter Solbergs Ziel: 2010 wieder im Werksauto. Saatavilla: <http://www.motorsport-total.com/wrc/news/petter-solbergs-ziel-2010-wieder-im-werksauto-09031202>. [Luettu 26.1.2018.]
- Wichura, Henry 2015. Die Sache mit dem Bordbuch. Saatavilla: <http://www.henrywichura.com/blog/files/79e27f2b14c9566b113dfcfa0972e02e-15.html>. [Luettu 12.1.2018.]
- Wuorela, Miika 2016. Arabimiljonääri pelastamassa Volkswagenin rallin MM-sarjassa: "Teen parhaani säilyttääkseni tiimin sarjassa". Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-9336819>. [Luettu 23.1.2018.]
- Wuorela, Miika 2016. Kartanlukija putosi nuotilta, rallilupaus Kalle Rovannerä vastasi huimalla tempulla: "Aika jättävä juttu". Saatavilla: http://www.iltalehti.fi/ralli/2016012821029597_ri.shtml. [Luettu 15.1.2018.]
- Yle Urheilu 2010. Muhosen MM-ralli päättyi ulosajoon - kartturi leikkaukseen. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-5539120>. [Luettu 29.1.2018.]
- Yle Urheilu 2011. RALLI: Volkswagen rallin MM-sarjaan. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-5354425>. [Luettu 17.1.2018.]
- Yle Urheilu 2012. Hirvonen: Päätähtäimenä merkkimestaruus. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-5293373>. [Luettu 16.1.2018.]
- Yle Urheilu 2012. Latvalasta Volkswagenin "ykköskuski" - Ogier vähät välitti. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/3-6409697>. [Luettu 17.1.2018.]

Yle Urheilu 2012. MM-ralli vauhtiin: Latvala on Loebin ykköshaastaja. Saatavilla:
<https://yle.fi/urheilu/3-5294969>. [Luettu 16.1.2018.]

YLE Urheilu s.d. Autourheilu. Saatavilla: <https://yle.fi/urheilu/autourheilu> [Luettu 2.1.2018.]

Zeltler, Michael 2016. Marathon-Erfolg für Schwarz. Saatavilla:
<http://www.autobild.de/artikel/baja-1000-wuesten-rallye-extrem-11057275.html>. [Luettu 5.1.2018.]

DEUTSCHE KURZFASSUNG

Universität Tampere
Multilinguale Kommunikation und Translationswissenschaft
Studienrichtung Deutsche Sprache und Translation
Fakultät für Kommunikationswissenschaften

KINNUNEN, ANNI: Ein fachsprachliches Glossar als Maßarbeit: Rallyeglossar Finnisch–Deutsch für Museumsführer

Masterarbeit, 91 Seiten + 2 Anhänge, deutsche Kurzfassung, 14 Seiten
April 2018

1 Einleitung

Finnland ist schon seit mehreren Jahrzehnten das Heimatland von vielen erfolgreichen Motorsportlern, besonders in der Rallye und in der Formel 1. Der Rallyesport hat viele aktive finnische Anhänger, und 2017 landete der Sport auf dem siebten Platz in einem Ranking von meist geschätzten Sportarten in Finnland (Muukkonen 2017). Die Rallye spielt in Finnland so eine wichtige Rolle, dass es in 2016 ein eigenes Museum der Geschichte des Rallyesportes gewidmet wurde (Mobilia b). Das Museum Rallimuseo liegt in Kangasala, als ein Teil des Museums für Wege und Verkehr, Mobilia.

Das Thema für diese Masterarbeit stammt aus einem authentischen Bedarf im Arbeitsleben. Bei der täglichen Arbeit in Rallimuseo wurde es bemerkt, dass die Museumsführerinnen und -führer eine Reihe von Fachtermini beherrschen müssen, um erfolgreich über Rallye mit fachkundigen Rallyebegeisterten und anderen Museumbesuchern zu sprechen. Jedoch kennen die Mitarbeiter, die Führungen in der Museumausstellung leiten, die Welt der Rallye teilweise ziemlich schlecht. Um erfolgreiche Führungen zu geben, müssen die Museumsführer ihre Rallyekenntnisse in ihrer Freizeit verbessern. Umso schwieriger wird das Aufgabe, falls eine Führung auf eine fremde Sprache ausgegeben werden soll.

In dieser Masterarbeit wird ein Rallyeglossar für die Museumsführer in Rallimuseo nach den Prinzipien der Terminologielehre erfasst. Das Glossar wird die wichtigsten Termini der Fachbereich Rallye auf Finnisch und auf Deutsch enthalten, und steht den Museumsführern zur Verfügung, wenn sie die Rallye kennenlernen und Führungen planen. Das Ziel des Glossars ist, den Museumsführern ein Verständnis der wichtigsten Fachausdrücke in der Rallye zu geben. Um zu sichern, dass dieses Ziel erreicht wird, wird in dieser Arbeit auch auf die Brauchbarkeit

des Glossars viel Wert gelegen. Da es noch ziemlich wenig Forschung zur Brauchbarkeit von fachsprachlichen Glossaren gibt, werden in dieser Arbeit Ergebnisse aus der Forschung der Brauchbarkeit von ähnlichen Produkten, das heißt von gemeinsprachlichen Wörterbüchern (Nielsen 2008), elektronischen Wörterbüchern (Heid 2011; Müller-Spitzer 2014) und Terminologiedatenbanken (Marcos 2006), für ein fachsprachlichen Glossar adaptiert. Basierend auf diesen früheren Forschungen werden die wichtigsten Merkmale eines brauchbaren Glossars aufgelistet. Diese Liste wird als eine Kontrollliste bei der Erfassung des Rallyeglossars verwendet, um die optimale Brauchbarkeit des Glossars zu sichern.

In dieser Kurzfassung der Masterarbeit werden zuerst die wichtigsten theoretischen Ansätze der Arbeit kurz vorgestellt. Dazu gehören die Hauptprinzipien der Terminologielehre und Terminologearbeit, sowie auch die Brauchbarkeitsforschung und die Brauchbarkeit von terminologischen Glossaren. Danach werden die Arbeitsmethoden bei der Erfassung des Rallyeglossars beschrieben, und die Ergebnisse der Begriffsanalyse zusammengefasst. Zum Schluss werden die wichtigsten Ergebnisse dieser Masterarbeit und mögliche Themen für weitere Studien diskutiert.

2 Grundbegriffe der Terminologielehre

Die Terminologielehre ist ein Wissenschaftsfeld, das Fachausdrücke und Termini in Fachsprachen untersucht (Nykänen & Kalliokuusi 1999, 174). Als Fachsprache gelten Sprachen oder Sprachformen, die in der Kommunikation innerhalb ein bestimmtes Feld verwendet werden (Arntz, Picht & Schmitz 2014, 11). Fachsprachen sind zum Beispiel die Sprachen des Sports oder der Medizin. Zentrale Konzepte in der Terminologielehre sind *Gegenstand*, *Begriff* und *Benennung*. Diese sind miteinander verbunden, und bilden das sogenannte semiotische Dreieck (Gomperz 1908, in Néoth 1990, 89 und Felber 1984, 100).

Ein Gegenstand ist nach Suonuuti (2012, 11) ein Phänomen der Realität. Sanastokeskus TSK (2006, s.v. *tarkoite*) sieht als Gegenstände auch solche Phänomene, die in der realen Welt nicht existieren, wie *ein Einhorn*. Nach Wüster (1985, 6) sind Gegenstände einmalig und zeitgebunden, und sie können materiell, wie zum Beispiel *dieser Tisch* oder abstrakt und immateriell, wie zum Beispiel *ein Gedanke, der gerade gedacht wird* sein.

Nach Wüster (1985, 7) ist ein Begriff ein Denkelement, das aus mehreren, einander ähnlichen Gegenstände erfasst wird, und dessen Zweck ist, die Welt zu ordnen. Begriffe können Allgemeinbegriffe sein, in dem sie mehrere Gegenstände vertreten, oder Individualbegriffe, die nur einen, einzigartigen Gegenstand vertreten (Arntz et al. 2014, 51). Mit jedem Begriff können

sogenannte Ordnungsmerkmale verbunden werden, die die Eigenschaften des Begriffes bezeichnen und ihn von anderen Begriffen unterscheiden (Wüster 1985, 14).

Begriffe sind miteinander verbunden, und bilden sogenannte Begriffssysteme (Suonuuti 2012, 13). Zwischen Begriffe kann es Beziehungen verschiedener Art geben, am wichtigsten sind jedoch Abstraktionsbeziehungen, Bestandsbeziehungen und nicht-hierarchische Beziehungen (ibid.) Abstraktionsbeziehungen sind Beziehungen zwischen sogenannten Ober- und Unterbegriffen (Suonuuti 2012, 13; Arntz et al. 2014, 80). In solchen Fällen haben die beiden Begriffe die gleichen Ordnungsmerkmale, aber der Unterbegriff hat noch ein oder mehrere zusätzliche Merkmale (Suonuuti 2012, 13). Ein Oberbegriff kann auch mehrere Unterbegriffe haben, und Unterbegriffe können als Oberbegriffe für weitere Unterbegriffe dienen (ibid.) Bei Bestandsbeziehungen ist der Unterbegriff ein Teil der Gesamtheit des Oberbegriffes (Suonuuti 2012, 15). Gibt es zwischen Begriffe eine nicht-hierarchische Beziehung, wird es nicht von Ober- oder Unterbegriffe gesprochen. Nicht-hierarchische Beziehungen können sehr unterschiedlich sein, und sie entstehen zum Beispiel zwischen Grund und Folge, Produzent und Produkt oder Tätigkeit und Täter (Suonuuti 2012, 17). Beziehungen zwischen Begriffe werden durch eine Begriffsanalyse herausgefunden (Suonuuti 1999, 29).

Wenn es nötig ist, auf Begriffen sprachlich zu verweisen, werden Benennungen verwendet. Benennungen sind sprachliche Symbole, zum Beispiel Wörter, Wortgruppen oder andere Sprachelemente, die Begriffe vertreten (Wüster 1985, 32; Suonuuti 2012, 11). Benennungen in Fachsprachen werden auch Termini genannt (Wüster 1985, 35).

Es ist auch möglich, eine sprachliche Beschreibung eines Begriffes zu verfassen; diese Beschreibungen werden Definitionen genannt, und ihr Zweck ist, Begriffe sprachlich mit Hilfe von anderen, bekannteren Begriffen zu beschreiben (Wüster 1985, 29; Suonuuti 2012, 11). Terminologische Definitionen beziehen sich immer auf die Begriffssysteme und auf die Ordnungsmerkmale des zu definierenden Begriffes (Kalliokuusi 1999, 45). In einer terminologischen Definition wird es bekanntgegeben, zu welcher Ganzheit gehört der Begriff, und wie der definierte Begriff sich von anderen Begriffen in dieser Ganzheit unterscheidet (ibid.)

Unter terminologischen Definitionen sind zwei Haupttypen zu finden: Inhaltsdefinition und Umfangsdefinition (Suonuuti 2012, 19). In einer Inhaltsdefinition werden die Ordnungsmerkmale eines Begriffes bekanntgegeben (Suonuuti 2012, 20). Alle Merkmale müssen jedoch nicht einzeln erwähnt werden, sondern es genügt ein Verweis auf den Oberbegriff des zu definierenden Begriffs, der die gleichen Ordnungsmerkmale besetzt (Kalliokuusi 1999, 48; Arntz et al.

2014, 66). Zusätzlich zu dem Oberbegriff werden in der Definition nur solche Ordnungsmerkmale des zu definierenden Begriffes erwähnt, die ihn von den anderen Unterbegriffen des Oberbegriffes unterscheiden (Suonuuti 2012, 20). Handelt es sich um eine Umgangsdefinition, werden in der Definition alle Gegenstände, aus denen der Begriff entsteht, erwähnt. Umfangsdefinitionen können nur in Situationen, in denen der Zahl von zu dem Begriff gehörenden Gegenständen begrenzt ist, verwendet werden. (Arntz et al. 2014, 67.)

In einem bestimmten Fachbereich kann es nötig sein, die Begriffe und ihre Benennungen systematisch zu analysieren. Diese Tätigkeit wird auch Terminologearbeit genannt. (Sanastokeskus TSK 2006, s.v. *sanastotyö*.) Bei der Terminologearbeit werden die Termini eines Fachbereiches aus Fachtexten gesammelt, Begriffe identifiziert und zu Begriffssysteme geordnet. Die Begriffe werden definiert, und die gesammelte Information wird in Wörterbücher, Terminologielisten oder Glossare zusammengefasst. (Nykänen 1999a, 63ff.) Der Ablauf des Terminologearbeitprozesses bei der Erfassung des Rallyeglossars wird genauer im Kapitel 4 erläutert.

3 Brauchbarkeit der terminologischen Glossare

Ovaska, Aula und Majaranta (2005, 4) zitieren den Standard ISO 9241-11, und definieren Brauchbarkeit als *„the extent to which a product can be used by specified users to achieve specified goals with effectiveness, efficiency, and satisfaction, in a specified context of use.”* Früher wurde die Brauchbarkeit eher als eine Eigenschaft der technischen Geräte und Systeme betrachtet, da die Brauchbarkeitsforschung sich am Anfang meistens mit der Interaktion zwischen Mensch und Maschine beschäftigt hat (Suojanen et al. 2012, 15f.). Heutzutage wird auch die Brauchbarkeit von anderen Produkten häufig geforscht, zum Beispiel die Brauchbarkeit von Übersetzungen (z.B. Suojanen et al. 2012).

Der Leser eines fachsprachlichen Glossars hat oft ein definiertes Ziel für das Lesen: er will üblicherweise die Bedeutung eines bestimmten Begriffes herausfinden, und Informationen über den Gebrauch des Terminus erhalten. Deshalb ist es sinnvoll zu überlegen, ob der Leser – oder in diesem Fall, der Benutzer – die nötigen Informationen aus dem Glossar überhaupt bekommt, und wie schwer es für ihn war, die Information zu finden und zu verstehen. Ist es dem Leser einfach und mühelos, das Glossar erfolgreich zu verwenden, ist die Brauchbarkeit des Glossars sehr gut. Das Rallyeglossar in dieser Masterarbeit hat einen besonders klar definierten Zweck, dessen Erfüllung durch die gute Brauchbarkeit des Glossars erleichtert werden kann.

Die Brauchbarkeit eines Produktes kann durch eine heuristische Evaluation eingeschätzt werden, in der Experten schätzen, ob ein Produkt die Kriterien für eine gute Brauchbarkeit erfüllt

(Suojanen et al. 2012, 98). Dabei werden sogenannte Heuristiken verwendet. Die Heuristiken listen Merkmale und Eigenschaften auf, über die ein Produkt verfügen muss, um brauchbar zu sein (ibid.).

Es gibt noch relativ wenig Forschung darüber, welche Eigenschaften ein fachsprachliches Glossar aufweisen soll, um möglichst Brauchbar zu sein. Aus dem Blickwinkel der Brauchbarkeit sind jedoch andere Produkte geforscht worden, die in einer sehr ähnlichen Weise und zu ähnlichen Zwecken verwendet werden. In dieser Masterarbeit werden die Merkmale eines brauchbaren Glossars aus Studien über die Benutzer und die Brauchbarkeit von gemeinsprachlichen Wörterbüchern, elektronischen Wörterbüchern und elektronischen Terminologiedatenbanken adaptiert.

Heid (2011, 288f.) erkennt zwei Herausforderungen bei der Erfassung eines Wörterbuches: erstens muss der Inhalt des Wörterbuches den Bedarf des Benutzers entsprechen, und zweitens müssen die enthaltene Informationen so weitergegeben werden, dass der Benutzer sie leicht verstehen und verwenden kann. Diese zwei Herausforderungen sind zentral bei allen lexikografischen Produkten, auch bei einem fachsprachlichen Glossar. In dieser Arbeit wird es bei der Erfassung des Rallyeglossars danach gestrebt, diese zwei Herausforderungen so zu bestehen, dass das fertige Glossar die Bedürfnisse der Museumsführer in Rallimuseo entspricht.

Kalliokuusi (1997; 1999) thematisiert terminologische Definitionen und das, wie schwer oder einfach es für den Nutzer ist, Informationen aus den Definitionen zu erhalten. Das Problem mit terminologischen Definitionen ist oft, dass der Nutzer sie als zu wissenschaftlich und zu systematisch findet (Kalliokuusi 1999, 41). Als Lösung schlägt Kalliokuusi (1999, 52) vor, dass die Definitionen aus einem bestimmten Blickwinkel geschrieben werden, und dass dieser Blickwinkel auch dem Nutzer bekanntgegeben wird. Die Definitionen können bei Bedarf auch mit Anmerkungen versehen werden, um zusätzliche, das Verstehen erleichternde Informationen dem Nutzer zu vermitteln (Kalliokuusi 1999, 54.).

Müller-Spitzer (2014) beschreibt eine Benutzungsforschung elektronischer Wörterbücher, in der mehrere Merkmale einer für den Nutzer angenehmen und leicht verwendbaren Wörterbuchansicht erkannt wurden. Diese Merkmale konzentrieren sich eher auf den äußerlichen Eigenschaften der Wörterbücher, die jedoch eine wichtige Rolle bei der Weitergebung der Informationen spielen (Müller-Spitzer 2014, 126f.). Marcos (2006) formuliert Heuristiken zur Evaluation der Brauchbarkeit von Terminologiedatenbanken, in denen zehn Merkmale einer brauchbaren Datenbank aufgelistet sind. Die Ergebnisse dieser zwei Studien können teilweise auch

für fachsprachliche Glossare adaptiert werden, da sie erläutern, was für Eigenschaften ein Produkt haben soll, sodass es dem Nutzer möglichst einfach ist, ein bestimmtes Wort unter eine Menge von Wörter auszusuchen, und ihr Bedeutung und ihre Anwendung kennenzulernen.

Basierend auf die Studien von Kalliokuusi (1997; 1999), Marcos (2006) und Müller-Spitzer (2014) wurde in dieser Masterarbeit eine Kontrollliste erfasst, in der die wichtigsten Eigenschaften eines brauchbaren fachsprachlichen Glossars aufgelistet werden. Diese Liste enthält insgesamt 39 Merkmale in 13 verschiedenen Teilgebieten, die zu einer besseren Brauchbarkeit eines Glossars dienen.

Laut dieser Liste sollen die Informationen in einem Glossar so ausgewählt sein, dass alle für den Nutzer wesentliche Teilbereiche und Termini mit ihren Synonymen enthalten sind. Jedoch sollen alle für den Nutzer unwesentlichen Informationen aus dem Glossar ausgeschlossen sein. Die Begriffe sollen so organisiert sein, dass ihre Gruppierung den Erwartungen des Nutzers entspricht und logisch für ihn ist. Die Sprache und die Ausdrücke, die im Glossar verwendet werden, müssen verständlich für den Nutzer sein. Das Glossar soll auch ein Vorwort enthalten, das dem Nutzer bekanntgibt, zu welchen Zweck, aus welchem Blickwinkel und für wen das Glossar erfasst ist. Das Vorwort soll auch Informationen über die im Glossar enthaltenen Sprachen dem Nutzer geben. Außerdem muss das Glossar über eine Gebrauchsanweisung verfügen, in dem der Nutzer Informationen darüber findet, wie das Glossar optimal verwendet werden kann, und was mögliche Symbole und Abkürzungen im Glossar bedeuten.

Die Struktur des Glossars soll laut der Kontrollliste logisch für den Nutzer sein, und ein Muster folgen, das dem Nutzer durch andere, ähnliche Produkte schon vertraut ist. Die Definitionen im Glossar sollen so aufgebaut sein, dass sie für den Nutzer wesentliche Informationen weitergeben, und sprachlich verständlich sind. Die Definitionen müssen immer informativ genug sein, sodass sie nicht nur auf andere, unbekannte Begriffe verweisen und dem Nutzer zwingen, mehrere Definitionen zu Lesen, vor er einen Begriff verstehen kann. Bei Bedarf sollen die Definitionen mit zusätzlichen Anmerkungen versehen sein, die weitere Informationen zu dem Begriff geben und das Verstehen der Definition erleichtern.

Um das Navigieren im Glossar zu erleichtern, soll das Glossar einen Index und Seitennummern enthalten. Das Aussehen des Glossars soll einfach bleiben, und es ist empfehlenswert, ein klarer, lesbarer Font zu verwenden, der auch groß genug ist. In einem brauchbaren Glossar sind verschiedene Informationstypen voneinander mit typografischen Elementen, Symbolen oder mit leerem Raum getrennt, und im Idealfall stehen alle Informationen über einen Begriff auf derselben Seite. Das Glossar darf keine Fehler enthalten, die dem Nutzer irreführen könnten,

und das Glossar soll konsequent im Struktur, Symbolen und Aussehen sein. Zusätzlich soll ein Glossar Erreichbar für alle Zielnutzer sein. Wenn ein Glossar diese Kriterien erfüllt, ist es wahrscheinlich für den Nutzer angenehm und einfach zu, das Glossar zu verwenden.

4 Arbeitsmethode bei der Erfassung des Rallyeglossars

Der Prozess der Terminologiarbeit besteht aus mehreren Schritten, die in diesem Kapitel näher erläutert werden. Obwohl die Schritte hier in einer bestimmten Reihenfolge dargestellt sind, wurden sie in der Realität teilweise auch gleichzeitig ausgeführt. Es wurden auch die Ergebnisse der früheren Schritte während der späteren Phasen bei Bedarf überarbeitet.

Um ein Glossar zu erfassen, das für die Museumsführer in Rallimuseo brauchbar ist und ihren Bedürfnissen entspricht, wurde der Prozess mit einer Analyse der Zielnutzergruppe angefangen. Es wurden unter anderem das durchschnittliche Alter, die Ausbildung und Rallyekenntnisse der Museumsführer schätzt, sowie auch das, wie vertraut sie mit fachsprachlichen Glossaren sind und zu welchem Zweck, wo und wie die Zielnutzer das Rallyeglossar verwenden werden. Die Analyse der Zielnutzer wurde bei allen Entscheidungen während der Terminologiarbeit berücksichtigt, sodass das Glossar den Museumsführern in Rallimuseo möglichst viel Nutzen bringt.

Zur Anfang der Terminologiarbeit wurden die finnischen Termini im Feld des Rallyesports ausgesucht. Die Termini des Rallyeglossars stammen auch Texte, die für Rallimuseo erfasst sind. In dieser Weise wurden solche Termini gefunden, die im Kontext von Museumsführungen in Rallimuseo relevant sind. Als Quelle für Termini wurden in dieser Arbeit ein 126-seitiges Textdokument über die Geschichte des Rallyes, Ausstellungstexte von Rallimuseo und Informationstabelle über die Rallyewagen der Ausstellung verwendet. Aus diesen Texten wurden alle Wörter ausgesucht, die als mögliche Termini gesehen wurden.

Die möglichen Termini wurden thematisch gruppiert. Dadurch wurden fünf Teilbereich in der Terminologie der Rallye erkannt, die am wichtigsten für die Museumsführer in Rallimuseo sind: Rallyesport und ihre Ober-, Unter- und Nebengriffe, Personen, die in einer Rallye teilnehmen, Organisation der Rallye, Struktur eines Wettbewerbs im Rallyesport, und Wagentypen in der Rallye. Termini, die zu diesen Teilbereichen gehören, wurden für das Glossar und für genauere Analyse ausgewählt.

Im nächsten Schritt wurden die finnischen Termini in den oben genannten Teilbereichen mit Hilfe von Texten aus dem Fachbereich des Rallyesportes analysiert. Es wurden die Begriffsbeziehungen zwischen den Begriffen genauer definiert, Begriffssysteme gebildet und Definitionen für jeden Begriff formuliert. Dabei wurden die Termini und ihre Synonyme, mit denen auf einen bestimmten Begriff verwiesen wird, erkannt. Nach der Analyse der finnischen Termini wurden die deutschen Äquivalente für jeden Begriff ausgesucht. Die Beziehungen zwischen den deutschen Begriffen wurden auch analysiert, um mögliche Unterscheide zwischen den finnischen und deutschen Begriffssystemen zu erkennen. Das Ziel war, deutsche Äquivalente zu finden, die sich am besten zur Verwendung in Rallimuseo eignen. Bei der Äquivalenten wurde ausschließlich die binnendeutsche Variante verwendet, um die Wahl des Äquivalents für die Museumsführer leichter zu machen. Auf die Begriffsanalyse wird im Kapitel 5 genauer eingegangen.

Alle gesammelten terminologischen Daten wurden in einem Dokument gesammelt. Es wurden ein Vorwort und eine Gebrauchsanweisung für das Glossar geschrieben, und das Glossar wurde mit Artikelnummerierung, Seitennummerierung und Indexe auf Deutsch und Finnisch versehen. Auch das Aussehen des Rallyeglossars wurde bestimmt. Das fertige Dokument wurde nochmal mit Hilfe der Kontrollliste durchgegangen und überarbeitet, um zu sichern, dass die Brauchbarkeit des Glossars möglichst gut ist.

5 Begriffsanalyse

Insgesamt besteht das Rallyeglossar aus 37 definierten Begriffe. Obwohl alle dieser Begriffe während der Erfassung des Rallyeglossars ausführlich analysiert sind, werden in dieser Masterarbeit nur die Analysen der einigen zentralen Begriffe näher beschrieben. Diese Beispielanalysen veranschaulichen, wie die Äquivalenz zwischen den finnischen und deutschen Termini festgestellt wurde. In den folgenden Kapiteln der Kurzfassung werden die Beispielbegriffe und ihre Äquivalenten kurz vorgestellt.

5.1 Moottoriurheilu und sein Unterbegriffe

Als Ausgangspunkt für die Definition des Begriffes *moottoriurheilu* dienen die finnischen Dachverbände für *moottoriurheilu*, *AKK-Motorsport ry* (AKK) und *Suomen Moottoriliitto ry* (SML), und die Sportarten, die unter den zwei Verbänden getrieben werden (AKK b; SML a). Wenn man die Sportarten näher ansieht, kann festgestellt werden, dass der Begriff *moottoriurheilu* alle Sportarten deckt, die mit einem motorisierten Verkehrsmittel getrieben werden.

Eine entsprechende Schlussfolgerung kann aus die Sportarten gezogen werden, die unter dem deutschen Dachverband für Motorsport, Der Deutscher Motor Sport Bund e.V. (DMSB) und ihre Mitgliedsverbände getrieben werden (DMSB c; ADAC Motorsport a; ADMV a). Deshalb werden *moottoriurheilu* und *Motorsport* im Rallyeglossar als Äquivalenten gesehen.

Als Unterbegriffe für *moottoriurheilu* können unter anderem *autourheilu*, *moottoripyöräurheilu* und *moottorikelkkaurheilu* genannt werden, je nachdem, welches Verkehrsmittel im jeden Sport verwendet wird. Aus diesen Unterbegriffen ist nur *autourheilu* im Rallyeglossar von Bedeutung. Unter AKK, dem Verband für *autourheilu* in Finnland, werden ausschließlich solche Sportarte getrieben, in denen mit einem Auto oder mit einem Auto ähnlichen Verkehrsmittel gefahren wird (AKK b). Das gleiche gilt für die Automobilsportabteilung des DMSB (DMSB c), weswegen der Terminus *Automobilsport* ein Äquivalent für *autourheilu* ist.

Wird einer von den Unterbegriffen von *moottoriurheilu* mit alten Verkehrsmitteln getrieben, handelt es sich um *historic* (ibid.). Da es unter den Namen *historic* Wettbewerbe in mehreren Arten von *moottoriurheilu* organisiert werden, inklusive unter anderem Autos, Motorräder und Motorschlitten (AKK b; Airaksinen 2012; SMK s.d.), wird *historic* als einen Unterbegriff von *moottoriurheilu* gesehen. Als ein deutsches Äquivalent kann *historischer Motorsport* verwendet werden, da diese Benennung auch auf Wettbewerbe zwischen alte Autos und Motorräder verweist (AVD s.d; Nürburgring Classic s.d.).

Unterbegriffe für *autourheilu* sind alle einzelnen Sportarten, in denen mit einem Auto gefahren wird. Für die Mitarbeiter in Rallimuseo ist es aber nicht nötig, alle Arten von *autourheilu* zu erkennen; am wichtigsten für sie ist die Sportart *ralli*. Wenn *ralli* mit den anderen Arten von *autourheilu* verglichen wird, fallen drei Merkmale auf. Diese Merkmale gelten auch für die Sportart *Rallye*, auch *Automobilsport* oder *Rallyesport* genannt: erstens, *ralli* oder *Rallye* wird mit einem Pkw gefahren; zweitens, das Ziel des Sports ist möglichst schnell zu fahren; und drittens, die Strecke, die gefahren wird, liegt auf öffentlichen Straßen, die teilweise von anderen Verkehr verschlossen sind (AKK 2018a, AKK b; ADMV a; DMSB d; Gorny 2017). Als Äquivalenten für *ralli* werden im Rallyeglossar deshalb die deutschen Termini *Rallye*, *Rallyesport* und *Automobilsport* gesehen.

Es ist auch bemerkenswert, dass das Wort *ralli* zwei Bedeutungen hat: der Terminus kann auf die Automobilsportart weisen, aber auch auf einen einzelnen Wettbewerb im *ralli*. In der letzteren Bedeutung hat der Terminus auch das Synonym *rallikilpailu*. Auch in dieser Bedeutung kann auf Deutsch die Benennung *Rallye* verwendet werden (z.B. ADAC Motorsport c; DMSB 2017a; DMV Motorsport 2017).

Andere Arten von *autourheilu*, die im Rallyeglossar definiert werden, sind *rallicross* und *rallisprint*. Die beiden Sportarten sind im Rallyeglossar enthalten, weil ihre Namen die Benennung *ralli* ähneln, und deshalb unter Verwechslungsgefahr stehen. Die Begriffe *rallicross* und *rallisprint* unterscheiden sich von *ralli* nur bei einem von dem oben genannten drei Merkmalen: *rallicross* wird in Autodromen oder andere, für Motorsport vorgesehene Stellen gefahren (AKK 2017c; AKK b), und bei *rallisprint* ist die gefahrene Strecke deutlich kürzer als bei *ralli*, und sie wird üblicherweise mehrmals gefahren (AKK b). Wie auch *rallicross*, weist der Begriff *Rallycross* auf eine Sportart, die ähnlich zur Rallye ist, und die in einem Autodrom gefahren wird (DMSB e; DMX s.d.). Im Gegensatz zu Finnland, wo es innerhalb AKK eine eigene Sportartabteilung für *rallisprint* gibt (AKK c), wird der Sport *Rallyesprint* in Deutschland nicht als eine eigene Sportart gesehen (vgl. DMSB c), sondern die Benennung weist eher auf eine Rallye, in der die gefahrene Strecke kürzer als üblich ist (ADAC 2016; proWIN Rallyesprint s.d.). Da *rallisprint* und *Rallyesprint* einander jedoch als Sport sehr ähneln, können sie im Rallyeglossar als teilweise Äquivalenten angegeben werden, wobei der deutsche Terminus mit einem Tilde-Zeichen (~) gekennzeichnet wird. Auch die Definition wird mit einer Anmerkung über den Unterschied zwischen den Begriffen versehen.

5.2 Personen, die in einer Rallye teilnehmen

In einem Wettbewerb in Rallye nehmen mehrere Personen teil. Vielleicht am wichtigsten sind jedoch die Personen, die während der Rallye im Rallyeauto sitzen. Diese Personen werden im finnischen Rallyereglement (AKK 2018a, 56) *1-ohjaaja* und *2-ohjaaja* genannt, wobei der erste das Auto primär fährt. Diese Benennungen werden eher in offiziellen Kontexten verwendet, in anderen Zusammenhänge sind die Benennungen *kuljettaja* und *kartanlukija* häufiger. Der Terminus *kuljettaja* hat auch die Synonyme *rallikuljettaja* und *rallikuski* (z.B. Forsström 2014; Ranta 2016; Tuomari 2017). Unterbegriffe zu *kuljettaja* sind *ykköskuljettaja* und *kakkoskuljettaja*, wobei der erstere einen Prioritätsstatus innerhalb des Teams hat, und kann bei einigen Entscheidungen bevorzugt werden, um zu sichern, dass ein Fahrer des Teams den Meisterschaftstitel gewinnt (z.B. MTV Sport 2010; Keski-Uusimaa 2017). Der zweite Begriff, *kakkoskuljettaja*, steht wiederum für eine Person, die eher Punkte für die Team-Meisterschaft sammelt (ibid.).

Kartanlukija ist der Person, der während der Rallye dem *kuljettaja* über die Eigenschaften der Strecke durch das Lesen des Aufschriebs informiert, und sicherstellt, dass das Auto rechtzeitig die Zeitkontrolle erreicht (Kosunen racing s.d.). Synonym wird auch die Benennung *kartturi*

verwendet (z.B. Gynther 2017). Ziemlich häufig wird als Synonym für *kartanlukija* auch die Benennung *kakkoskusi* verwendet (z.B. Keskiuomalainen 2017; Neste Rally Finland 2017), was jedoch etwas irreführend und doppeldeutig sein kann, weil der Terminus *kakkoskusi* auch auf einen anderen Begriff weisen kann (vgl. oben). Dieses Problem wird im Rallyeglossar mit einer zusätzlichen Anmerkung angesprochen, wobei es für die Mitarbeiter in Rallimuseo empfohlen wird, andere Termini in diesem Zusammenhang zu bevorzugen.

In dem deutschen Reglement (DMSB 2017a, 8) werden die beiden Team-Mitglieder im Auto *Fahrer* genannt, obwohl diese Benennung häufig Synonym zu *Rallyefahrer*, *Rallye-Pilot* und *Pilot* verwendet wird und eher auf die Person auf dem Fahrersitz weist (z.B. Motorsport-magazin.com 2016; Peacock & Heinz 2017). Alle erwähnten deutschen Termini sind Äquivalenten zu den finnischen Termini *kuljettaja*, *rallikuljettaja* und *rallikuski*. Die zweite Person im Auto während des Wettbewerbs wird auf Deutsch *Beifahrer* oder *Co-Pilot* genannt (DMSB 2017a, 8; Rott 2016; Bökamp s.d.; DMSB d). Diese Benennungen sind also äquivalent mit den finnischen Termini *kartanlukija* ja *kartturi*.

5.3 Wagentypen in der Rallye

In einer Rallye nehmen Autos mit verschiedenen Aufgaben teil. Autos, die im eigentlichen Wettbewerb teilnehmen, werden *ralliauto* genannt. Diese Autos müssen bestimmte Kriterien erfüllen; unter anderem müssen sie international oder national homologiert sein (AKK b). Auf Deutsch werden die homologierten Fahrzeuge, mit denen Rallye gefahren wird, *Rallyefahrzeug*, *Rallyewagen*, *Rallyeauto* oder *Rallyebolide* genannt (z.B. DMSB 2013; DMSB 2017a)

Ein Auto, das die Strecke vor dem Wettbewerb durchfährt, ist ein *etuauto*. Ein *etuauto* kann der Wettbewerbsorganisation oder in einigen Fällen auch einem der am Wettbewerb teilnehmenden Teams gehören. (Z.B. Leppämäki 2016; MTV Sport 2011.) Der Begriff *etuauto* hat wiederum zwei Unterbegriffe: *turva-auto*, das die Sicherheit der Strecke überprüft, und *nolla-auto*, das die Einsatzbereitschaft der Wettbewerbsfunktionalitäten wie der Start und die Zeitnahme sicherstellt (AKK 2018a, 64).

In der Analyse der deutschen Äquivalente für *etuauto*, *nolla-auto* und *turva-auto* wurde bemerkt, dass die Begriffssysteme im Deutschen und Finnischen in diesem Teilbereich der Rallye sich unterscheiden. In der deutschen Sprache gibt es Benennungen nur für eine Art von Autos, die der Wettbewerbsorganisation gehören und vor dem Wettbewerb die Wertungsprüfungen durchfahren. Auf diese Autos kann mit den Termini *Vorauswagen*, *Vorwagen*, *Vorausfahrzeug*

oder *0-Fahrzeug* gewiesen werden, und sie sind mit den Nummern 000, 00, oder 0 gekennzeichnet (DMSB 2017a, 54; DMSB 2017b, 46), wie auch das finnische *nolla-auto*. Ein von diesen Autos fährt ohne zusätzliche Sicherheitsausrüstungen (DMSB 2017a, 54), wie das finnische *turva-auto* (AKK 2018a, 64). Deshalb werden *Vorauswagen*, *Vorwagen*, *Vorausfahrzeug* und *0-Fahrzeug* als teilweise Äquivalente für *nolla-auto* und *turva-auto* im Rallyeglossar gesehen. Die deutschen Termini vertreten einen Begriff, die den beiden finnischen Begriffe *nolla-auto* und *turva-auto* entspricht, und dessen Bedeutung deshalb weiter als die Bedeutung des finnischen Begriffes ist. Aus diesem Grund sind die Äquivalenten mit dem Zeichen < im Rallyeglossar gekennzeichnet.

Die deutschen Termini *Vorauswagen*, *Vorwagen*, *Vorausfahrzeug* und *0-Fahrzeug* sind teilweise Äquivalenten auch für den finnischen Begriff *etuauto*. In diesem Fall weisen sie jedoch nur auf die Autos der Wettbewerbsorganisation, nicht auf die Autos der einzelnen Teams. Deshalb weisen die deutschen Termini auf einen Begriff, der enger als der finnische Begriff ist, und sind im Rallyeglossar als Äquivalenten für *etuauto* mit dem Zeichen > gekennzeichnet. Zusätzlich hat *etuauto* noch weitere teilweise deutsche Äquivalenten, die auf die Autos von den Teams weisen, die die Wertungsprüfung vor Wettbewerbsanfang fahren: *Safety Crew*, *Schotterspion*, *Gravel-Crew*, *Eisspion*, und *EiscREW* (Volkswagen Motorsport 2014; Motorsport-total.com 2016b; Rallye-Magazin s.d., s.v. *Schotterspion*). Auch diese Äquivalenten sind mit dem Zeichen > als enger als der finnische Begriff gekennzeichnet. Die jeweiligen finnischen Definitionen der Begriffe *etuauto*, *nolla-auto* und *turva-auto* sind mit Anmerkungen versehen, in denen die Unterschiede zwischen den Begriffssystemen erläutert werden.

Nach dem letzten Fahrzeug, der im Wettbewerb teilnimmt, fährt noch ein *purkuauto* durch die Strecke, um das Publikum darüber zu informieren, dass der Wettbewerb an der Strecke vorbei ist (AKK 2018a, 64). Der Begriff *purkuauto* entspricht den deutschen Begriff *Schlusswagen* (vgl. DMSB 2017b, 46).

5.4 Homologierung der Rallyeautos

Bei der Homologierung der Rallyeautos sind zwei Begriffe von besonderer Bedeutung: *ryhmä* und *luokka*. Die Homologierung von Wettbewerbsfahrzeugen basiert auf die internationale Regelung von Federation Internationale de l'Automobile (FIA). Der Begriff *ryhmä* steht jedoch im Prinzip für Autos, die einander in Hinsicht von ihren technischen Eigenschaften entsprechen (AKK 2018i). Auf Deutsch wird auf eine entsprechende Klassifizierung *Gruppe* genannt

(DMSB 2017a, 10; DMSB 2018). Der Begriff *luokka* steht wiederum für die Fahrer, die miteinander im Wettbewerb kämpfen: zum Beispiel in finnischen Rallyes können zusätzliche Gewinner zum Beispiel unter jungen, unerfahrenen oder über 50-jährigen Fahrer belohnt werden (AKK 2018a, 56f.). Außer Fahrer mit bestimmten Eigenschaften, kann ein *luokka* aus Fahrern bestehen, die mit einem Auto aus einer bestimmten Gruppe am Wettbewerb teilnehmen (AKK 2018h). In der deutschen Sprache gibt es drei Begriffe für Kategorien von Wettbewerbsteilnehmer in Rallye, in denen ein Sieger geehrt wird: *Wertung*, *Klasse* und *Division* (ADAC 2017, 8f; DMSB 2017a, 10; Euro Rallye Trophée 2017; Motorsport-Total.com 2017; Rallyteam Just s.d.). Diese werden im Rallyeglossar als Äquivalenten für *luokka* angegeben.

6 Schlussfolgerungen und Ausblick

Während der Begriffsanalyse wurde bemerkt, dass einige Eigenschaften als typisch für die Terminologie der Rallye vorkamen. Da die Analyse aber nur eine begrenzte Zahl von Termini behandelt, können die Eigenschaften nicht automatisch als geltend für die Sprache der Rallye gesehen werden. Wahrscheinlich würden diese Tendenzen aber auch in einer umfangreicheren Analyse häufig auftauchen.

Unter den finnischen Termini sind aus dem Englischen geliehene Fremdwörter relativ selten, besonders, wenn man an den internationalen Charakter des Sports denkt. Diese kann aber auch daran hängen, dass der Rallyesport in Finnland viele aktive Interessenten schon seit Jahrzehnten hat, wodurch ein Bedarf für finnische Termini entstanden ist. In der deutschen Rallyeterminologie sind englische Fremdwörter, wie zum Beispiel *Super Special Stage* und *Safety Crew*, dagegen ziemlich gängig. Diese stellen keine großen Probleme dar, da die deutsche Sprache sich mehr an dem Englischen ähnelt als das Finnisch, und das Aussprechen der Fremdwörter weniger Schwierigkeiten bereitet.

Für die deutsche Rallyeterminologie scheint auch die Vielfalt von Synonyme typisch zu sein. Zu diesem tragen auch die englischen Fremdwörter bei: als Benennungen für mehreren Begriffen im Rallyeglossar stehen sowohl ein deutscher Terminus als auch ein englisches Fremdwort zur Verfügung, wie bei *Fahrer* und *Pilot*, oder *Bordbuch* und *Roadbook*. Viele Termini haben auch verschiedene Schreibformen, aus denen nur eine für das Glossar ausgewählt wurde.

In dieser Masterarbeit wurde ein Rallyeglossar für die Museumsführer in Rallimuseo erfasst. Bei der Erfassung des Glossars wurde an den Zielnutzern gedacht, und viel Wert auf die Brauchbarkeit und Einfachheit der Verwendung gelegt. Deswegen mag das Glossar sehr gut zu

seinem Zweck geeignet sein: es soll den Mitarbeitern in Rallimuseo ein Blick auf die wichtigsten Begriffe der Rallye geben, und ihnen dabei helfen, bessere und informativere Führungen in die Ausstellung zu planen.

Die Kontrollliste, die in dieser Arbeit erfasst wurde, wurde als ein passendes Werkzeug zur Erfassung der brauchbaren Glossare festgestellt. Die Liste hilft einem Terminologen dabei, alle Merkmale eines leicht verwendbaren Glossars zu berücksichtigen, sodass keine unabsichtlich vergessen werden. Die Kontrollliste könnte später auch für weitere Glossarprojekte adaptiert werden.

Obwohl bei der Erfassung des Rallyeglossars viel Arbeit für die Brauchbarkeit geleistet wurde, kann die Brauchbarkeit des Glossars unbestreitbar erst dann festgestellt werden, wenn sie von den Mitarbeitern in Rallimuseo verwendet wird. Deshalb wäre es interessant, Feedback von den Zielnutzern zu sammeln, obwohl es in dieser Masterarbeit nicht möglich war. Da diese Masterarbeit sich nur mit den wichtigsten Begriffen im Rallyesport für die Mitarbeiter in Rallimuseo befasst, könnte auch eine umfangreichere Terminologiarbeit für ein weiteres Publikum der Rallye-Fans Verwendung finden.